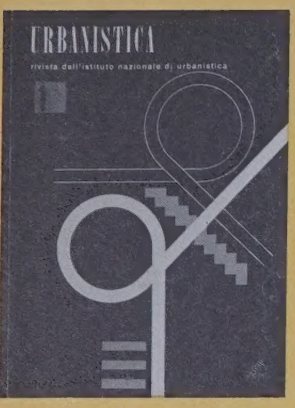
Urbanistica 52

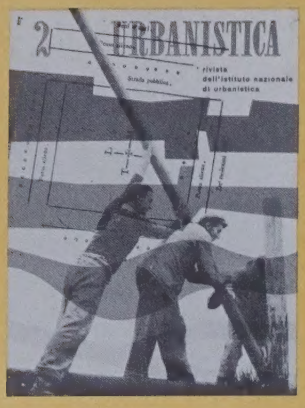
N7
9000
U74

URBANISTICA

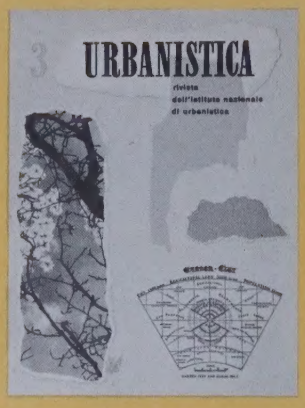
arretrati disponibili
prenotazioni per ristampa



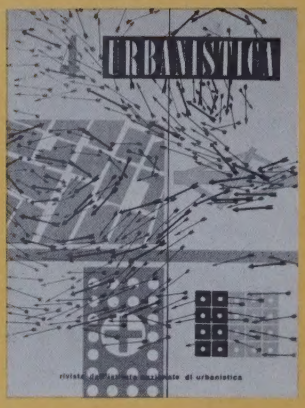
in ristampa



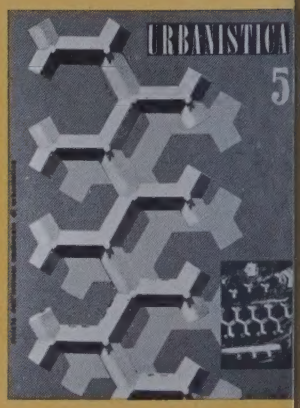
in ristampa



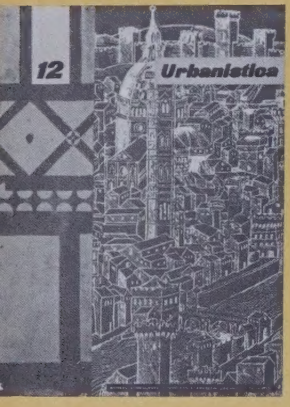
esaurito



esaurito



esaurito

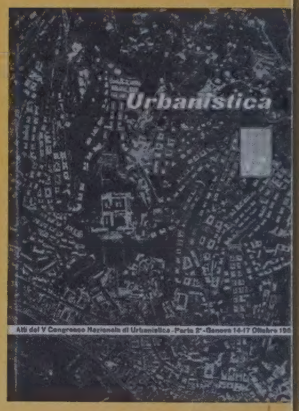


esaurito

20 fascicoli

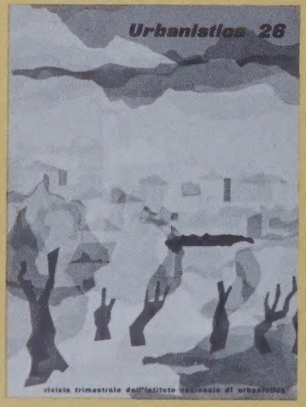
esaurito

140 fascicoli

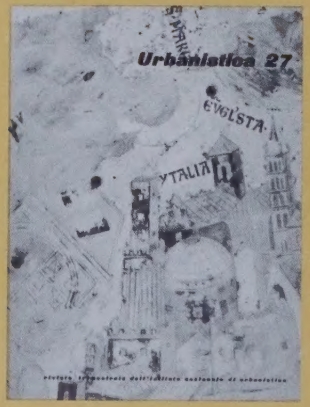


180 fascicoli

690 fascicoli

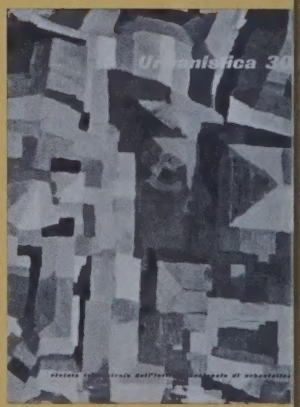


350 fascicoli

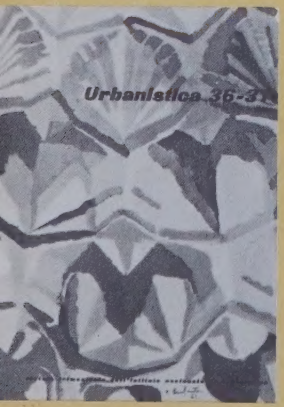


esaurito

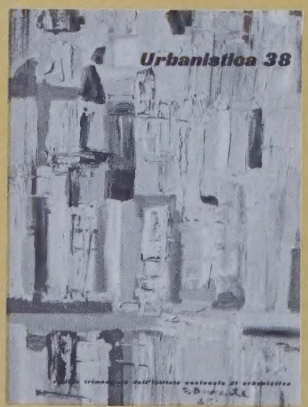
110 fascicoli



310 fascicoli

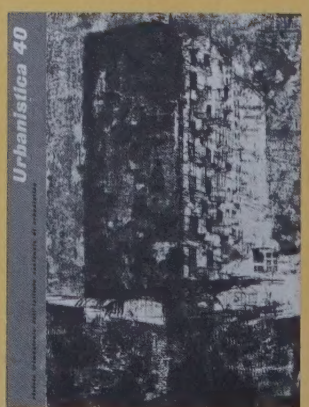


660 fascicoli

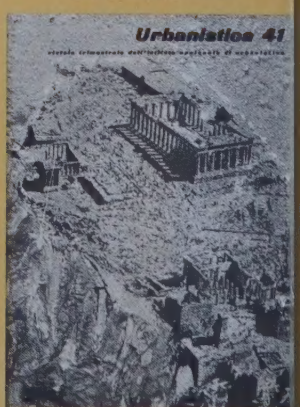


585 fascicoli

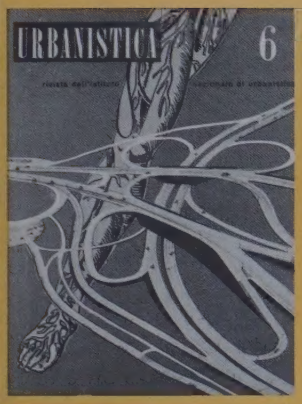
235 fascicoli



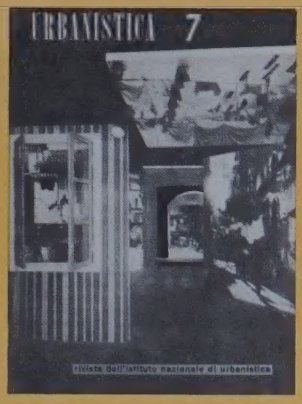
790 fascicoli



1190 fascicoli



esaurito



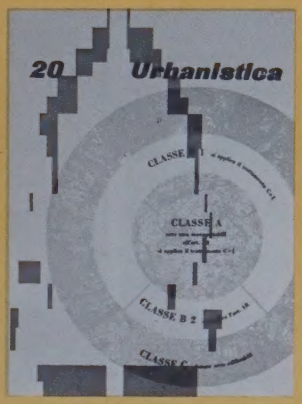
esaurito

esaurito

esaurito

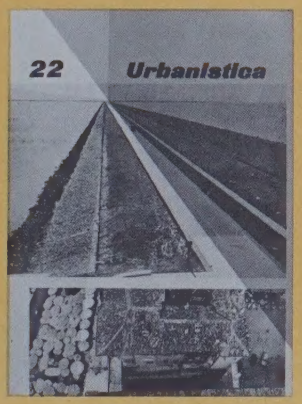
esaurito

555 fascicoli

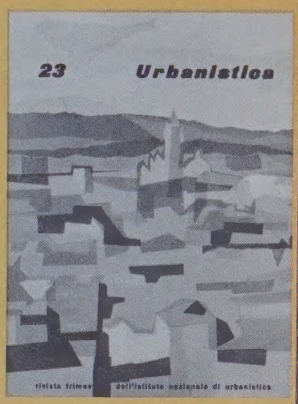


370 fascicoli

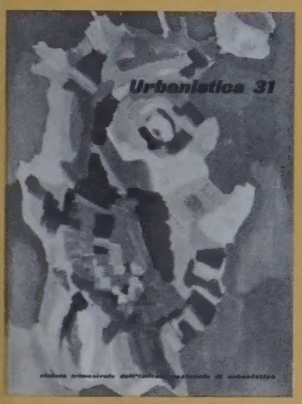
440 fascicoli



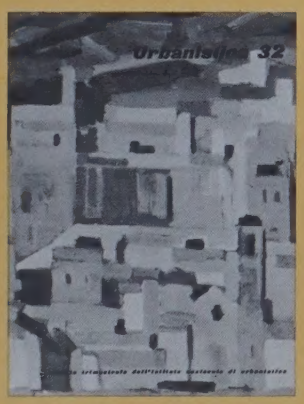
350 fascicoli



290 fascicoli



85 fascicoli

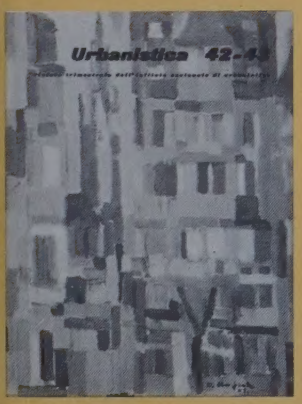


110 fascicoli

160 fascicoli

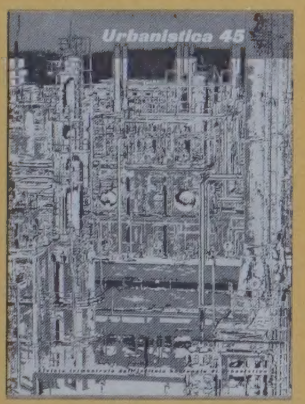
490 fascicoli

380 fascicoli



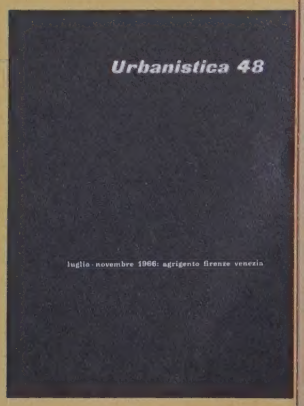
1710 fascicoli

1915 fascicoli



1580 fascicoli

1550 fascicoli



1070 fascicoli

cassa di risparmio di venezia

fondata 1822

- 51 DIPENDENZE IN CITTÀ E PROVINCIA
- 130 MILIARDI DI DEPOSITI

" Da 150 anni al servizio degli operatori economici della Provincia,,

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA PER L'INTERNO E L'ESTERO

la biennale

di venezia

Rassegna delle arti contemporanee

Umbro Apollonio Direttore
Wladimiro Dorigo Redattore Capo

Sommario del n. 62

Herbert Read	Arbitrio totale
Miroslav Lamac	I giovani pittori di Mosca
Piero Raffa	Il surrealismo tra il linguaggio e no
Giuseppe Bartolucci	Pirandello nostro «contemporaneo»?
Fernaldo Di Giammatteo	L'ultimo Chaplin: Preferisco essere felice che diventare Presidente
Giuseppe Bartolucci **Maurizio Bonicatti** **Germano Celant** **Luigi Pestalozza** **Lea Vergine** **Piero Zanotto**	Osservatorio

Un fascicolo L. 1.300 - Estero $ 3 - Abbonamento annuo (quattro numeri) - Italia L. 5000 - Estero $ 10
Direzione Redazione: Ca' Giustinian - Venezia - Pubblicità e abbonamenti: Ca' Giustinian - Venezia

COMPAGNIA ITALIANA DEI GRANDI ALBERGHI

VENEZIA

(ITALIAN GRAND HOTELS COMPANY)

VENICE

GRITTI PALACE HOTEL *
DANIELI ROYAL EXCELSIOR *
HOTEL EUROPA & BRITANNIA *
HOTEL REGINA *

VENICE LIDO

EXCELSIOR PALACE HOTEL *
GRAND HOTEL DES BAINS **
HOTEL VILLA REGINA

FLORENCE

HOTEL EXCELSIOR ITALIE *
GRAND HOTEL *

ROME

HOTEL EXCELSIOR *
LE GRAND HOTEL *

NAPLES

HOTEL EXCELSIOR *

MILAN

HOTEL PRINCIPE & SAVOIA *
PALACE HOTEL *

STRESA

GRAND HOTEL ET DES ILES BORROMEES

TURIN

EXCELSIOR GRAN HOTEL PRINCIPI DI PIEMONTE *

GENOA

HOTEL COLOMBIA EXCELSIOR * (STAI)

* air conditioned throughout
** public lounges air conditioned

Information and reservations:

HOTEL REPRESENTATIVE Inc.
« The leading Hotels of Europe »
660 Madison Avenue NEW YORK 10021
Tel. 838-3110 Telex 420 444

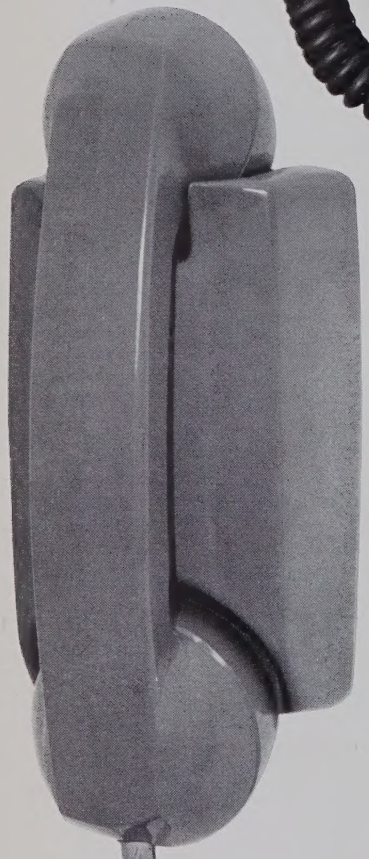
ITALIENISCHE GRAND HOTEL GES.
Kaiserstrasse, 8 FRANKFURT/Main
Tel. 281 348 Telex 414 290

ITALIAN GRAND HOTELS COMPANY
67, Jermyn Street LONDON S. W. 1
Tel. 930-4147 Telex 261 859

TRAVEL CONSULTANTS OF JAPAN Ltd.
Shiba P.O. Box 80 TOKYO
Tel. 431-7306 Cable: CONTOUREP

CIGA Information Office - ROME Airport Tel. 601 729
CIGA Information Office - VENICE Airport Tel. 957 333
CIGA Information Office - MILAN (LINATE) Airport Tel. 715 197

CAPOLINEA DI SMISTAMENTO PER CENTRALINI AUTOMATICI



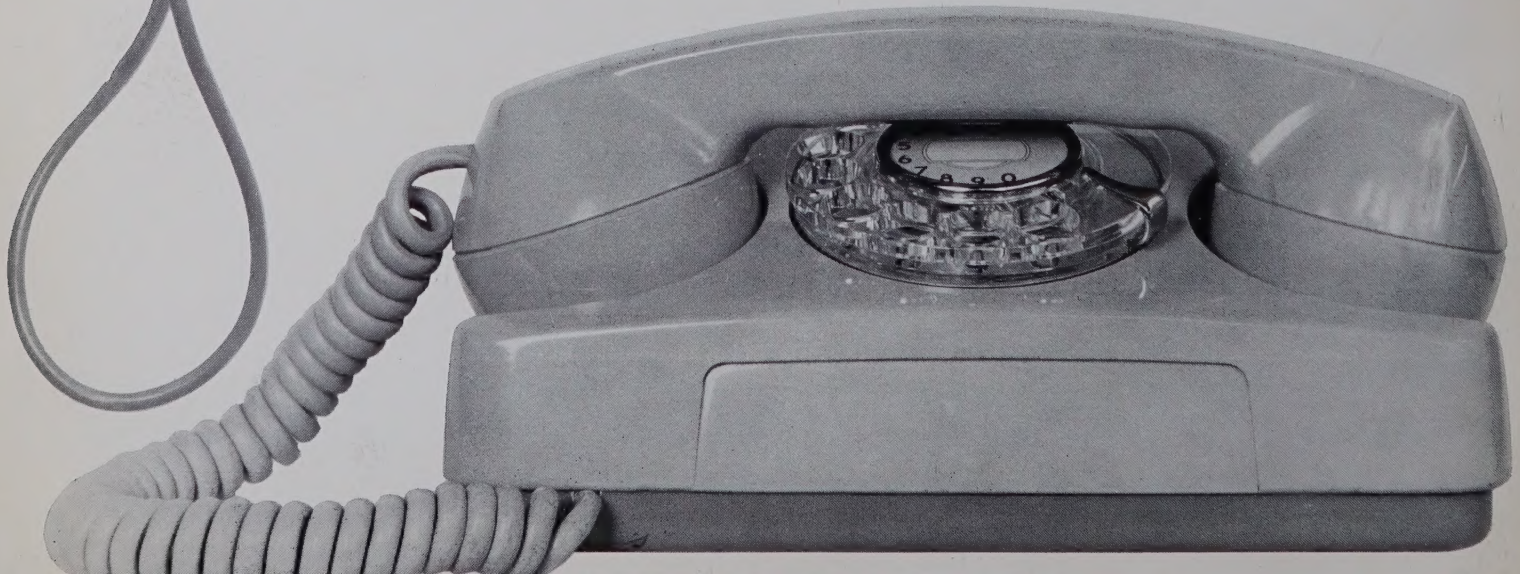
CITOFONO

GT&E

SOCIETA' GENERALE DI TELEFONIA ED ELETTRONICA S.p.A.

MILANO - VIA BERNINA, 6/12 - TELEFONI 600.151 / 688.47.31

- centralini automatici
- collegamenti citofonici
- telefoni di linea nuova in diversi colori



VENINI

30121 - venezia/murano 50 fondamenta vetrai

20121 - **milano:** venini, 9 via montenapoleone. 20122 - **milano:** venini, 15 via pietro mascagni. 00187 - **roma:** venini, 59 via condotti. 30124 - **venezia:** venini, 314 piazzetta leoncini. 30124 - **venezia:** venini, 2067 calla larga 22 marzo. 10016 - **new york:** venini, 16 east 39 str. **paris** - 7: venini france, 97 rue du bac. 40124 - **bologna:** canetoli, 4 via castiglione. 95129 - **catania:** quadrante, 303/d via umberto. 50123 - **firenze:** sarsini, 13/r via parione. 16123 - **genova:** obelisco, 1 piazza rovere. 80121 - **napoli:** pistilli, 25 piazza san pasquale a chiaia. 90141 - **palermo:** quadrante, 1 via notarbartolo. 10123 - **torino:** caliari, 1 via cavour. **amsterdam:** indoor, 22 paulus potterstraat. **copenhagen:** iilums bolighus, 10/22 amagertorv. 2000 - **hamburg** - 13: warnecke, 30 johnsallee. **helsinki:** artek, 3 keskuskatu.

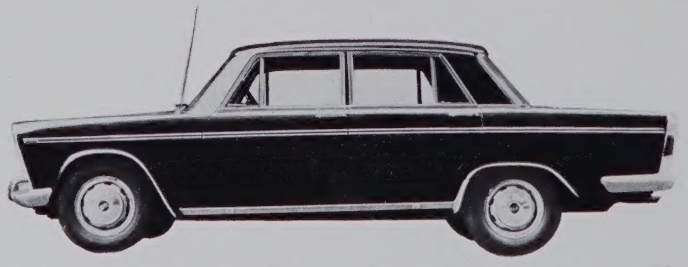
(Ora il Safety Inspector vi può consegnare
con sicurezza la chiave Hertz)

Chiave privilegiata.

Conosce solo Fiat fiammanti.
Perfette. Dotate di ogni comfort.
Perfino cinture di sicurezza e radio (per chi ama la musica).
Conosce gente simpatica e cordiale.
Rivede sempre le stesse facce.
Fa sempre nuove amicizie.
Chiave privilegiata.
Chi la richiede trova l'auto ad attenderlo dovunque egli sia.
E può lasciarla dove vuole.
Chiave privilegiata.
Felice chi può averla. Può scegliere.
Il colore ad occhi aperti. Il resto ad occhi chiusi. Naturale.

E' una chiave HERTZ.

Tutte le sue Fiat sono controllate nei 19 punti Hertz prima di ogni noleggio:



1. Motore - 2. Frizione - 3. Freni - 4. Sterzo - 5. Indicatore benz. Radio - 6. Trombe - 7. Tergicristalli - 8. Luci e fari - 9. Riscaldamento - 10. Specchio retrovisore - 11. Posacenere - 12. Documenti - 13. Cinture sicurezza - 14. Portiere - 15. Olio, acqua, batteria - 16. Pulizia - 17. Borsa attrezzi - 18. Benzina - 19. Pneumatici: stato e pressione

Hertz + Fiat = Garanzia

Per informazioni e prenotazioni consultare l'elenco telefonico alla lettera H (150 agenzie). Rivolgersi anche all'abituale agente di viaggio oppure ai 120 punti di noleggio Hertz/Agip.

Non correte rischi Hertz **correte Hertz**

Attorno al mondo nell'ospitalità giapponese

La JAL nel suo continuo sviluppo vi offre oggi la possibilità del giro completo del mondo: potrete andare a Tokyo per la via della seta, attraverso l'India, o via Polo e tornare attraverso le Haway, San Francisco e New York... o viceversa.

Ma per godere qualche ora della delicata e tradizionale ospitalità giapponese non è indispensabile arrivare fino a Tokyo. Una qualsiasi destinazione intermedia sulla via della seta o via Polo, vi offre questa possibilità.

In tutti i casi il sorriso della vostra hostess e l'arte di intrattenere gli ospiti appresa sin da bambina, vi accompagneranno durante il viaggio, breve o lungo che sia.

JAPAN AIR LINES

attorno al mondo con l'ospitalità più tradizionale

Roma: Via Barberini, 45 - Tel. 481.650 - 486.702
Milano: Via Baracchini, 2 - Tel. 877.069 - 877.795

CREDITO FONDIARIO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

FONDATO NEL 1867

•

CARTELLE IN CIRCOLAZIONE

1200 MILIARDI DI LIRE

•

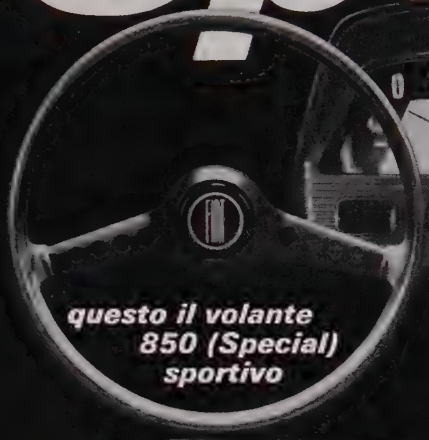
MUTUI FONDIARI ED EDILIZI

FINANZIAMENTO DI OPERE PUBBLICHE

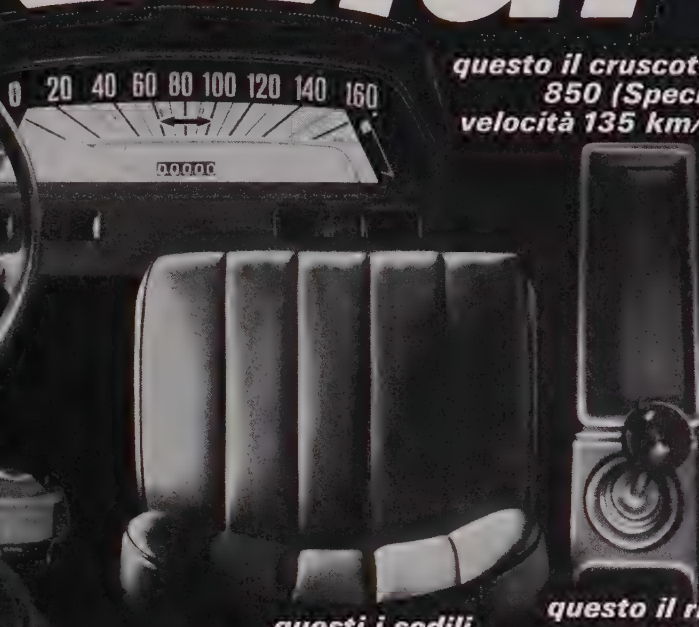
•

DELEGAZIONI NEL CENTRO-SUD: ROMA - VIA QUATTRO FONTANE, 161 - NAPOLI: VIA DEI GUANTAI NUOVI, 31 - BARI: VIA ROB. DA BARI, 75 - CAGLIARI: CORSO VITTORIO EMANUELE, 23 A.

Special



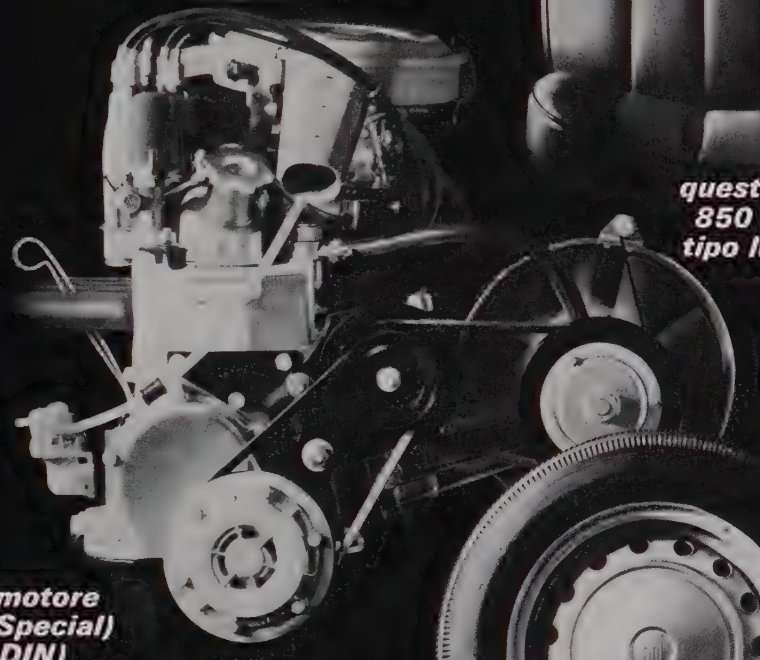
questo il volante
850 (Special)
sportivo



questo il cruscotto
850 (Special)
velocità 135 km/ora

questi i sedili
850 (Special)
tipo lusso
5 posti

questo il ripiano
portaoggetti
850 (Special)
tra i sedili anteriori



questo il motore
850 (Special)
47 Cv (DIN)

questi i freni
850 (Special)
a disco anteriori

questa la ruota
850 (Special)
tipo ventilante a base larga
pneumatici 145-13

e questa è la nuova
Fiat 850 Special

FIAT 850 nuovo prezzo L. 725.000

FIAT 850 SPECIAL prezzo L. 775.000

e per una guida
senza uso
della frizione
ambedue le 850 nella
versione idroconvert
supplemento
di L. 75.000

DECORO UNO DA / DISEGNO ROBERTO ARIOLI / FORMATO CM. 13 x 26

GABBIANELLI

FORME NUOVE PER L'ARREDAMENTO / PIASTRELLE IN CERAMICA PER PAVIMENTI E RIVESTIMENTI / CONCESSIONARI DI: PARETE E PORTA PIEGHEVOLE A SCOMPARSA SIPARIETTE / STUOIE ORIGINALI SVEDESI ROLLYWOOD / PANNELLO ARTISTICO PANELAIRE / PORTA A SOFFIETTO NEW-DOOR / TENDA VERTICALE LUVAR / FORNITURE E POSA IN OPERA DI MOQUETTE.

NEWS FEATURES FOR FURNISHING / CERAMICS FLOORS AND WALLS TILES ON SUPPORT SEMI-GRES IRIS / AS CONCESSIONAIRE ALSO: WALD AND DOOR FOLDING SIPARIETTE / SWEDISH ORIGINAL MATS ROLLYWOOD / ARTISTIC PANEL PANELAIRE / DOOR WITH BELLOWS NEW-DOOR / VERTICAL CURTAINS LUVAR / SUPPLY AND LAYING MOQUETTE.

UFFICI/ESPOSIZIONE: 20121 MILANO, VIA SAN PIETRO ALL'ORTO 11 - TEL. 791.886/792.842 / LABORATORIO/ESPOSIZIONE: 20125 MILANO, VIA PALLANZA 4 - TEL. 690.275/688.3021 / ESPOSIZIONE: 0100 ROMA, CORSO ITALIA 34 - TEL. 868.872 / TELEGRAMMI GABBENRI/MILANO/ITALY.

Olivetti non significa soltanto macchine per ufficio,
ma anche ambienti di lavoro razionali e completi.
Con la sua vasta gamma di arredamenti metallici, Olivetti
vi propone una varietà di soluzioni per il vostro ufficio:
per il dirigente, il capo, il personale di segreteria.

Olivetti arredamenti metallici

arredamenti metallici serie Spazio

Carda GRIESSER serramenti a bilico

Sede dell'Associazione Industriali di Bologna - Architetto: Enzo Zacchiroli

Tenda alla veneziana avvolgibile SOLOMATIC
Tenda alla veneziana a pacchetto
Serramento a bilico CARDA
Parete mobile PARISOL
Persiana avvolgibile in legno
Persiana avvolgibile in lega leggera ALUCOLOR
Porta a bilico ribaltabile
Tendone da sole
Tenda Italia
Tenda d'oscuramento

GRIESSER

Sede: COMO Telef. 52.913
Succursali: ROMA Telef. 8.444.041
MILANO Telef. 866.726

ORGANIZZAZIONE DI VENDITA IN TUTTA L'ITALIA

BIDET LAVABO VASO E CASSETTA SERIE ONELINE - IDEAL-STANDARD VENDE SOLO APPARECCHI DI PRIMA SCELTA

IDEAL STANDARD

IDEAL-STANDARD SpA - VIA AMPÈRE 102 MILANO - APPARECCHI SANITARI - APPARECCHI PER RISCALDAMENTO - RUBINETTERIE

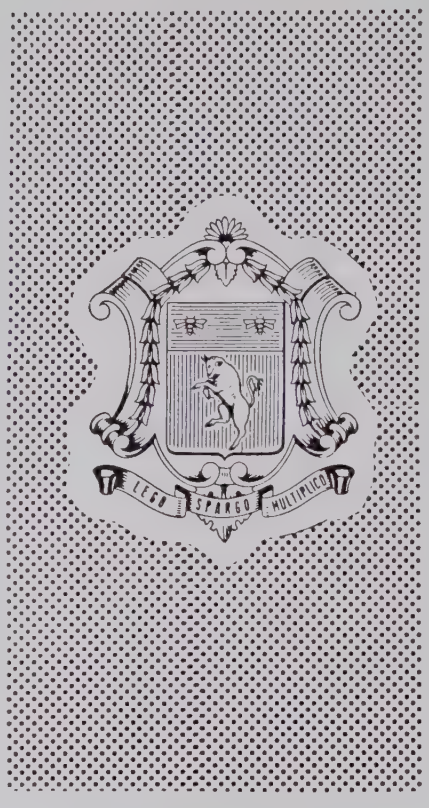
anche così!
resistente
e antimacchia
niente paura...

Un tappeto «Meraklon» se la cava sempre. Anche se fuori piove e la gente rientra in casa con le scarpe infangate. Anche se tanti bambini lo usano come un campo da gioco. Anche se il traffico è intenso e incontrollato. Basta una spugna umida per far sparire le impronte e una semplice battitura per togliere le ammaccature. Tutto qui. E poi il tappeto «Meraklon» sarà ancora quello di prima. Meraklon è il marchio registrato della fibra propilenica Polymer - Montecatini Edison.

è un tappeto **Meraklon**

marchio registrato

la **Rinascente** Arredamento



Cassa di Risparmio di Torino

SEDE CENTRALE: TORINO - VIA XX SETTEMBRE, 31

28 Dipendenze di città

153 Dipendenze nel Piemonte e nella Valle d'Aosta

DEPOSITI: L. 580 MILIARDI

PATRIMONIO E RISERVE: L. 34 MILIARDI

tutte le operazioni ed i servizi di banca alle migliori condizioni

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI E DELLE VALUTE

Istituto Bancario San Paolo di Torino

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO FONDATO NEL 1563

— Fondi patrimoniali L. 20,6 miliardi

— Depositi fiduciari e cartelle in circolazione L. 1270 miliardi

— Direzione generale **TORINO**

— In Italia 200 filiali

— Uffici di rappresentanza a Francoforte, Londra, Parigi, Zurigo

— Banca borsa cambio

— Credito fondiario

— Credito agrario

— Finanziamenti opere pubbliche

DA 400 ANNI LA FIDUCIA DEI RISPARMIATORI

6 VOLUMI
di ANNA BOVERO

IMMAGINI DELL'ARTE ITALIANA ATTRAVERSO I SECOLI

UTET

TEMPO

SPAZIO

IL TITOLO NON DICE TUTTO

MENTRE la geografia turistica lungo le grandi vie di comunicazione orizzontale Vi costringe a vedere in caotica successione cattedrali gotiche, stazioni umbertine, incubi stratificati di grattacieli, balconi di palazzi barocchi - senza che nemmeno in realtà siate in grado di vedere....

MENTRE la storia dell'arte dei manuali vi obbliga a sforzi verticali di immaginazione per ricostruire nello spirito di un'epoca o di uno stile i tratti distintivi del monumento o dell'oggetto d'arte che avete sotto gli occhi...

L'ATLANTE IN 1500 IMMAGINI DI ANNA BOVERO VI CONSENTE DI PORVI SERENAMENTE ALLA CONFLUENZA DI STORIA E GEOGRAFIA ARTISTICA CON L'AIUTO DISCRETO DI BREVISSIME DIDASCALIE A PIEDE PAGINA E DI POCHI SUGGERIMENTI ESSENZIALI CHE NON PRETENDONO ERUDIRVI - MA SOLTANTO INSEGNARVI a vedere e distinguere - sotto le finestre di casa vostra, nelle strade che frequentate, nella chiesetta del vostro paese natale o di villeggiatura - quei tesori di una tradizione millenaria che il mondo riconosce all'Italia e che spesso noi italiani ignoriamo per pigrizia o cinismo.

A RATE MENSILI DI L. 2000

UTET - CORSO RAFFAELLO 28 - TORINO

Prego farmi avere in visione, senza impegno da parte mia, l'opuscolo illustrativo dell'opera: **Immagini dell'arte italiana attraverso i secoli.**

nome .....

cognome .....

Indirizzo .....

Sogno

CARTOGRAFIA
FOTOINCISIONE
FOTOMECCANICA
ELIOGRAFIA

ELIO LUX

RILIEVI TOPOGRAFICI
TRIANGOLAZIONI
LIVELLAZIONI DI PRECISIONE
MOSAICI FOTOGRAFICI

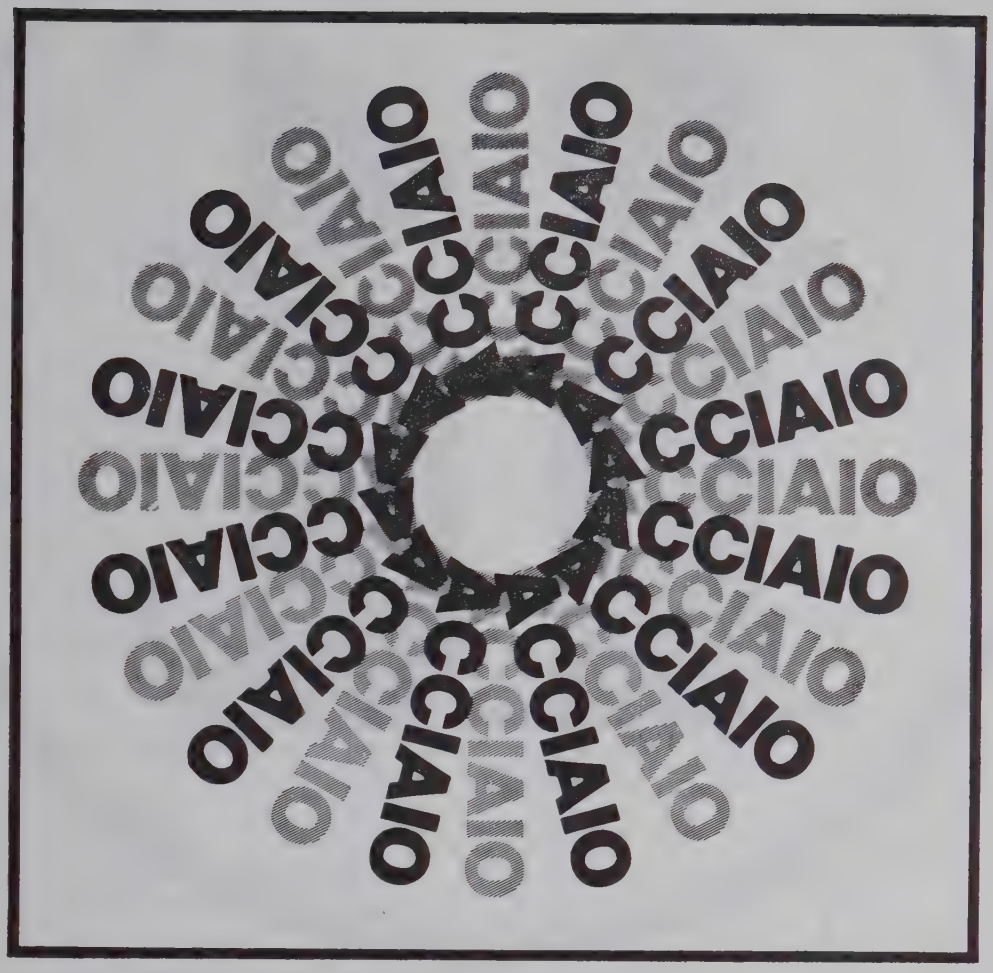
CATT — CENTRO AEROFOTOGRAMMETRICO TORINESE

VIA SALUZZO 64/A
TORINO
Telefoni: 652.425-683.172

CENTRO AEROFOTOGRAMMETRICO TOPOGRAFICO TORINESE

a cura delle Pubbliche Relazioni Italsider

● gruppo Finsider



ACCIAIO PER DIECIMILA USI
ACCIAIO DAI DIECIMILA NOMI
ACCIAIO PER DIECIMILA ANNI

l' Italsider nel 1965 ha prodotto 6.300.000 tonnellate di acciaio

pgbs

IT è la nuova entusiasmante formula studiata da tutti gli Agenti di Viaggio in collaborazione con Alitalia. IT vuol dire Inclusive Tours, cioè viaggi "tutto compreso". La formula IT si avvale di tariffe aeree* ridottissime e questo fantastico sconto serve per pagare il vostro albergo, i ristoranti e le escursioni. Ecco perchè questi IT - ad un prezzo di pochissimo superiore al normale costo del biglietto aereo - vi offrono uno splendido viaggio jet in qualunque angolo della terra. E pensate... con IT non avete più problemi. E' "tutto compreso"... pensa a "tutto" il vostro Agente di Viaggio.

*classe economica

ALITALIA

Urbanistica 52

organo ufficiale
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
gennaio 1968

Direttore **Giovanni Astengo**
Redazione Claudia Casassa
Impaginazione e grafici Vera Quaranta

sommario

pag. 6	**Venezia nella storia civile**	*Elena Bassi*
» 7	**Venezia nella storia urbana**	*Egle Trincanato*
» 70	**Sintesi strutturale di Venezia storica**	*Egle Trincanato*
» 84	**Eventi urbanistici dal 1846 al 1962**	*Romano Chirivi*

fuori testo:

Tav. I	**Ricostruzione di Venezia al 1200**
» **II**	**La pianta prospettica di Venezia di Jacopo de' Barbari, 1500**
» **III**	**La pianta di Venezia di Bernardo e Gaetano Combatti, 1846**
» **IV**	**Piano regolatore e piano di risanamento della città storica, 1891**
» **V**	**Interventi realizzati nel centro storico dal 1866 al 1935**
» **VI**	**Lo sviluppo di Mestre dal 1900 al 1961**
» **VII**	**Il piano di risanamento del centro storico, 1939**
» **VIII**	**Il concorso nazionale di « Idee » per il P.R.G., 1957**
» **IX**	**Il P.R.G. del Comune di Venezia, 1962**

In copertina: interpretazione della pianta di Venezia di Cristoforo Sabbadino (1557)

Edizioni Urbanistica s.r.l.
Direzione, redazione, abbonamenti, vendite e pubblicità:
Corso Vittorio Emanuele, 75 F - 10128 Torino - telefono 544.961 - 544.306

Abbonamento per 4 numeri con decorrenza dal presente fascicolo: Italia L. 14.000; facilitazioni speciali per studenti universitari da effettuarsi esclusivamente presso la Rivista o presso incaricati autorizzati L. 12.000. Estero L. 15.000 piú L. 2.000 per spese postali e di imballo - Prezzo dei fascicoli arretrati e prenotazione di numeri esauriti, vedasi ultima pagina del fascicolo - Spedizione raccomandata in abbon. postale - Gruppo IV

Prezzo del presente fascicolo speciale: Italia L. 6.000 - Estero L. 6.500

Presidente dell'INU Camillo Ripamonti
Vicepresidente Luigi Piccinato
Segretario Bruno Zevi

Consiglio d'amministrazione di Urbanistica s.r.l.:
Astengo, Piccinato, Ripamonti

Questo è quanto occorre ad una politica di trasformazione e di rinnovamento. Ma, anche se tecnicamente fattibili, piani così concepiti sono destinati, anche con la 765, a restare privi di piena efficacia giuridica fintanto che non sia chiaramente conferito agli enti pubblici un effettivo potere di controllo dell'uso del suolo e di programmazione degli interventi di urbanizzazione ed infrastrutturali. D'altra parte, senza questi strumenti di politica urbanistica, la pianificazione urbanistica non può concretarsi: gli obbiettivi generali, anche se enunciati, svaniscono e le scelte diventano inoperanti. La politica urbanistica locale torna a balbettare con strumenti inadeguati ed esser risucchiata nelle ampie maglie dei piani neutrali ad indefinito orizzonte temporale. La burocrazia tecnica continua nella sua imperturbabile routine di sempre, la programmazione non fa presa, la macchina amministrativa gira in folle. Con tutte le conseguenze che ne derivano. Il problema torna quindi ad essere prioritariamente politico.

Come tale non potrà esser più trascurato dalla prossima legislatura, che, ove non vi provvedesse in tempo, si assumerebbe la piena responsabilità, senza attenuanti, del fallimento urbanistico dell'intero paese.

Obbiettivi generali della pianificazione territoriale urbanistica, effettivo controllo pubblico dell'uso del suolo e degli interventi su di esso, sia pubblici che privati, programmazione localizzata di tutti gli investimenti infrastrutturali e delle opere di urbanizzazione, creazione di un adeguato, nuovo, efficace apparato tecnico centrale e locale, garanzia di democratiche scelte a tutti i livelli, sono i temi aperti e che reclamano un'organica, coerente, indilazionabile soluzione. Da essa dipende in larga misura la maturazione civile del nostro paese per i prossimi decenni.

Venezia chiama

È voce generale che Venezia insulare, città nobilissima singolare meravigliosa, *sia in pericolo. Il mondo intero ci domanda che cosa si possa e si debba fare per « salvare » questa viva testimonianza di civiltà urbana.*

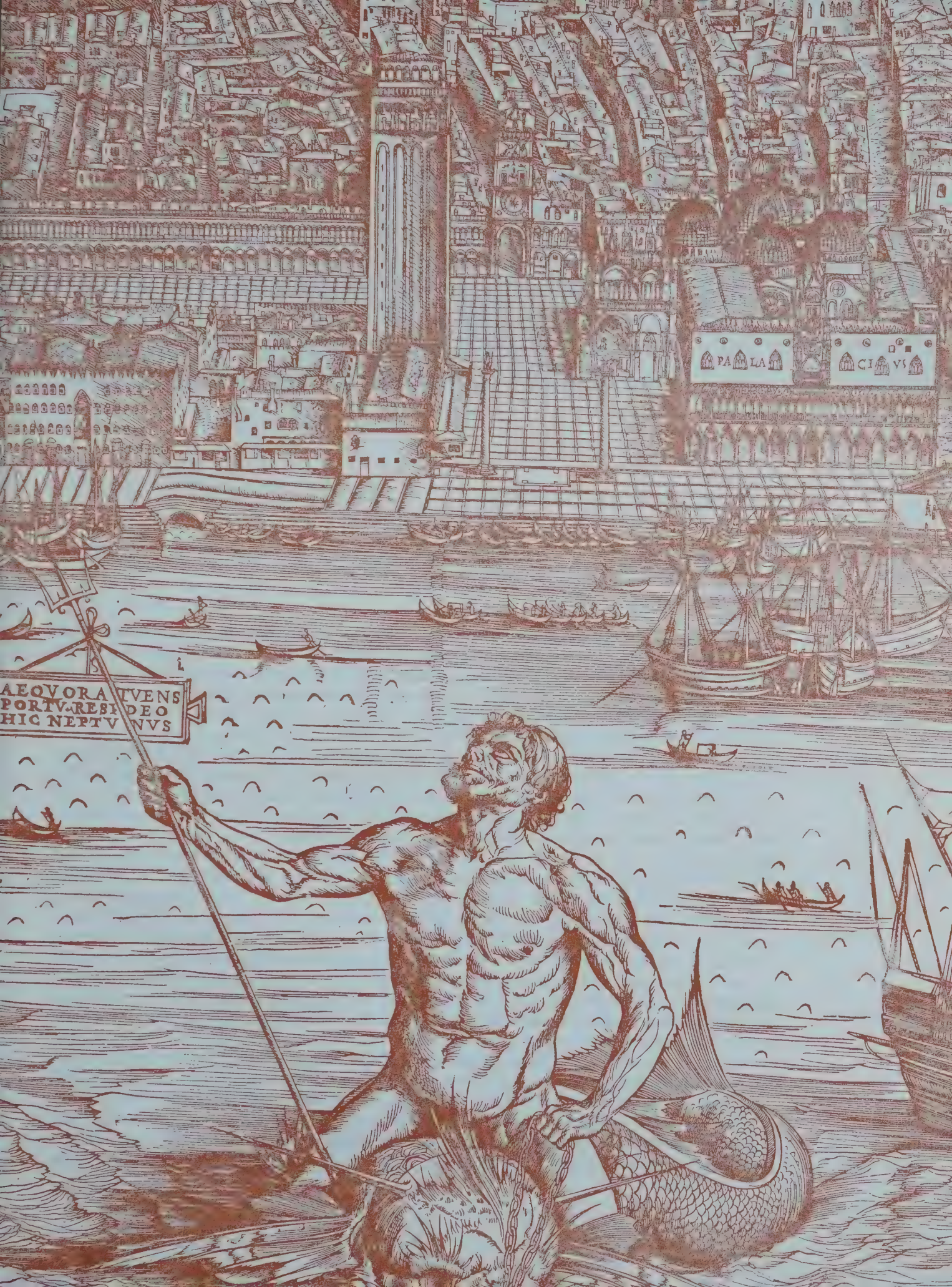
Si sono votate leggi, stanziate cifre, questa volta consistenti, per studi preliminari, istituite commissioni, varati programmi.

In ogni dove se ne parla e se ne scrive. Ma quanti conoscono i termini concreti del problema che solleva tanta commozione generale? Forse è vana fatica, in questo caso, tentare di dissociare il mito dalla realtà, se di generazione in generazione, rivive l'incanto di questa favolosa città, sontuosa ed umana, tanto varia ed indefinibile in ogni suo pezzo, quanto omogenea e strutturata nel suo complesso, unico modello sopravvissuto di grande città totalmente acquatica, luogo di tradizionale incontro e convivenza di genti e mondi lontani, così condizionata dagli elementi naturali e pur così tutta artificiata da elevarsi a simbolo di umano dominio, di un dominio non imperioso, però, né architettonicamente progettato di getto, ma corale costante e flessibile nelle sue espressioni sia dialettali che letterarie, unico esempio urbano di arte libera e crescente su di una coerente struttura d'impianto, dove tessuto ed emergenze si fondono in un'unica matrice, perché per secoli nella convivenza civile è bandita ogni forma di regalità e di retorica e vale solo quanto riflette lavoro e diletto. È giusto quindi che in questo vaso ogni sensibile essere umano da secoli si riconosca ed è giusto che alla comprensione dei suoi problemi ognuno oggi partecipi.

« Urbanistica » intende contribuire a questa comprensione con due fascicoli. Il primo è dedicato ad un'analisi storica, con un parallelo discorso della crescita della città nella vita civile e nella sua struttura urbana, e si chiude con un quadro completo delle vicende urbanistiche della prima metà del secolo, dall'antico piano di risanamento del 1891 al piano regolatore del 1962. È la prima sintesi storica finora tentata per Venezia su di un così ampio arco di tempo, con documentazioni in parte inedite. Il secondo fascicolo, che uscirà a settembre, è dedicato ai problemi attuali dell'isola e della terraferma che in questi ultimi anni si sono mostrati sempre più aggrovigliati e confusi e su cui aleggia il problema principe della salvezza *di Venezia.*

*Il percorso che offriamo a questa comprensione è tutt'altro che breve, ma siamo convinti che solo mettendo sul tappeto tutte le carte, solo cercando di analizzare tutti gli aspetti di questi problemi, avremo compiuto un atto doveroso e consapevole rendendo partecipe, al momento decisionale delle scelte, l'opinione pubblica più tecnicamente e culturalmente preparata e stimolando localmente un'azione che sia all'altezza del riconosciuto valore testimoniale di quest'*unicum.

Giovanni Astengo


PA LA
CI VS
AEQVORA TVENS
PORTV RESI DEO
HIC NEPTV NVS

Venezia nella storia civile

di Elena Bassi

Venezia non vanta una lunga storia quanto altre città italiane, ma non è facile, nonostante ciò, indagarne gli inizi: il caso, o la volontà dei reggitori, han fatto sí che presto leggenda e storia si intrecciassero nel ricordo della sua nascita, cosicché noi abbiamo l'impressione di una città evocata improvvisamente da una benigna fantasia, tal quale essa appare a chi la guarda, nella calma distesa lagunare, sia essa nitidamente incisa contro l'azzurro dell'acqua e del cielo, nelle giornate di limpida bora, o sfumata nell'imponderabile nebbiolina dello scirocco.

Comunque, nel tentativo di mettere d'accordo i discordi, talvolta antitetici, pareri dei suoi storici, si può seguire il suggerimento della logica, la quale ci permette di intuire che, nel complesso di isolette sulle quali sarebbe sorta la nuova città, esistessero, ab antiquo, *diradati insediamenti di salinari e di pescatori, raccolti in minuscoli* vicimarittimi *attorno a minuscoli centri di culto, od anche, spesso, isolati in capanne disperse.*

Ricaviamo qualche ricordo di come si vivesse nelle isole lagunari anteriormente alla nascita di Torcello da una lettera di Cassiodoro, segretario di stato di Teodorico, scritta, nel 538, ai tribuni maritimorum, *per indurli ad istituire un regolare trasporto di olio e di vino a Ravenna dall'Istria: le dimore non sembravano case, ma nidi di uccelli fatti di fango e canne: ma cosí era, allora, in tutte le isole della laguna. È interessante ricordarlo, per comprendere come, veramente, Torcello e Venezia furono due centri* inventati, *là dove esistevano solo rari raggruppamenti di uomini, che per vivere dovevano scambiare il loro sale e il loro pesce con il grano e gli altri prodotti necessari a sopperire ai bisogni fondamentali. Qua e là, nelle isole, certo sorgeva qualche* castrum *romano; nelle isole realtine certamente uno era situato a Castello, nella zona poi divenuta dell'Arsenale; un altro, forse, era là dove sorgerà il palazzo ducale.*

Le città di terraferma della XI Regio, *Aquileia, Concordia, Oderzo, Altino, Padova, man mano abbandonate sotto la spinta delle successive invasioni, avevano incrementato altri centri, quali Grado, Caorle, Eraclea, Jesolo, Chioggia: conveniva spostarsi verso il mare, sia perché le invasioni venivano da terra, sia perché il mare prometteva facili e attive comunicazioni con i porti piú ricchi, quali quello di Ravenna, e con la città che stava prendendo il posto di Roma nell'economia e nell'equilibrio politico del Mediterraneo: Costantinopoli. E poiché la laguna viva costituiva un passaggio*

(segue a pag. 8)

Incisione acquerellata, 160 x 30, in « Opusculum Sanctorum Peregrinationem in Terram Sanctam » del vescovo Breydenbach, Erhardus Reuwich, Maguntiae 1486,

Venezia nella storia urbana

di Egle Trincanato

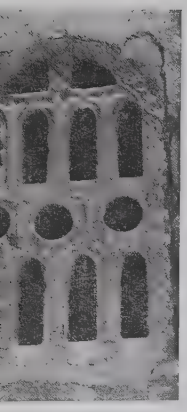
L'ambiente lagunare dove sorge Venezia, con il limitato numero di imbocchi naturali lungo il cordone litoraneo, con la difficile navigazione sulle misteriose distese d'acqua suscettibili di diuturne e stagionali variazioni, con le segrete vie navigabili, che legano queste lagune alle altre, attraverso canali da Aquileia a Ravenna lungo tutto l'entro terra delle coste adriatiche si ritiene abbia costituito per le popolazioni fuggiasche dalle città romane in decadenza, provate dalle scorrerie dei popoli invasori, un luogo di sicuro rifugio sbarrato anche dal mare dove durava il pericolo di aggressioni piratesche e perciò lo abbiano prescelto. Esse inoltre trovarono in questo insediamento soluzione per altri importantissimi e vitali problemi: lo smaltimento dei rifiuti, l'approvvigionamento idrico, i trasporti, l'alimentazione e perfino il modo di formare con maggior facilità le fondamenta della città nascente. Problemi tutti che queste popolazioni fuggiasche appartenenti a una civiltà millenaria erano al caso di risolvere con il loro grado di sviluppo civile raggiunto in secoli di storia. Cosí l'opera dell'uomo, pur seguendo la configurazione naturale di terre affioranti e di acque, lentamente stabilizzò il corso di tutti i canali su cui volle erigere, a filo d'acqua o in ritiro dal bordo, le sue costruzioni che, sorte su un terreno di origine alluvionale del quaternario composto di strati di sabbia, di argilla plastica mescolata a sabbia e di argilla compatta, ben si prestava come terreno di fondazione. Le parti affioranti furono certamente le prime a essere costruite; ma di questa antichissima storia non abbiamo alcuna documentazione.

La cronaca di Giovanni Diacono, che risale al principio dell'XI sec. e tramanda la tradizione piú antica, ma non ancora leggendaria, della storia di Venezia, individua con il nome di *città* l'insediamento edilizio che sta sulla sinistra del canale maggiore, a est di S. Marco e fino a Rivoalto che è descritta già protetta da un sistema difensivo formato da castelli isolati, rafforzato dopo la calata degli Ungari (899) da muraglie e catene di sbarramento.

Questo insediamento lagunare è definito fin da allora come *città*; forse il luogo prevalse sugli altri per la formazione di Venezia, perché aveva una maggior estensione di terre affioranti vicine e costituiva il baricentro della laguna ed era solcato dalle grandi anse di un canale naturale.

(segue a pag. 10)

(segue da pag. 6)



relativamente sicuro tra terraferma e golfo Adriatico, divennero importanti gli insediamenti dell'isola di Torcello, dove, tra il V e VI secolo, sotto la spinta degli Unni prima, e poi dei Longobardi, si formò una comunità. Nel 639 a Torcello trasferì la sua sede il vescovo di Altino, trasportando le reliquie dei corpi santi. Era scomparsa la forza esercitata, per secoli, dal governo centrale; le nuove cittadine formarono, fra il VI ed il VII secolo, una provincia bizantina, retta dai tribuni marittimi, che obbedivano all'esarca residente a Ravenna.

La classe dirigente della nuova provincia era divisa tra Grado, dove si era trasferito il patriarca di Aquileia; Eraclea, sede del governo, e Torcello, che ebbe massima importanza quale emporio commerciale: per forza di cose questi ed altri centri minori furono spinti a confederarsi in qualche modo tra di loro; ma non fu senza gravi discordie che si giunse a dare una parvenza unitaria al complesso: le lotte tra le famiglie che aspiravano a formare il nuovo patriziato già si annunciavano sanguinose. Intanto, col beneplacito dell'imperatore di Bisanzio, la provincia era divenuta ducato; nel 697 Pauluccio Anafesto era stato eletto duca, cioè doge, con gli stessi poteri dei tribuni marittimi. La sede del governo, trasferita da Eraclea a Malamocco, era situata in posizione più vantaggiosa per i traffici con l'entroterra e dotata di un porto attrezzato; l'ampia laguna, al riparo dalle invasioni piratesche e nemiche, prometteva grandi ricchezze, prodotte dagli scambi commerciali tra città vicine e lontane che non avevano autonomia economica.

Nessuno dei centri che si svilupparono, dentro e attorno alla laguna, prima dell'insediamento a Rialto, erano tanto grandi da potersi considerare città; ma dal loro complesso e dalla suddivisione dei compiti, si era conformato uno stato. Quando, verso la fine del secolo VIII, i Franchi si inserirono tra Bizantini e Longobardi, si distrusse l'equilibrio che da tempo permetteva ai veneti di prosperare: i Franchi, vicini, sono potenti; i Bizantini, lontani, sono insostituibili negli interessi economici della laguna. Per sottrarsi alle minacciose incursioni e per mantenere un modus vivendi *con tutti, la sede del governo è trasferita, nell'811, da Malamocco, sul mare, a Rialto, nella laguna; le imbarcazioni nemiche avrebbero dovuto superare, per aggredire la nuova sede, difficoltà notevoli, infilandosi entro la stretta imboccatura del porto, e disimpegnandosi tra i canali ed i bassi fondali lagunari, infidi ai vascelli di grosso tonnellaggio, specialmente per nocchieri ignari delle leggi della marea. Il trattato di Aquisgrana (812), reinserisce il complesso lagunare nell'orbita di Bisanzio; dopo i numerosi spostamenti e le molteplici esperienze, Rialto, eletta quale sede definitiva del capoluogo, in breve volgere di tempo diventa città.*

Non si può comprendere la conformazione singolare di Venezia se non sono tenute presenti la sua natura e la storia delle origini; esse le permisero di mantenersi uguale a se stessa per secoli; e ci permettono di studiarla come esemplare città la quale ha conservato in gran parte l'aspetto acquisito nei decenni della massima importanza.

Quando gli abitanti di Malamocco si trasferirono a Rialto, sulle isole della futura città esistevano ancora i modesti abituri, consoni alla modesta vita dei salinai e dei pescatori, ricordati da Cassiodoro, mentre gli immigranti erano abituati ad un tono di vita ben più alto.

Difatti, come s'è ricordato, Malamocco era stata popolata da abitanti di altri centri tra cui era, ad esempio, Altino, la quale, in tempi non remotissimi, era confrontata, per il suo tono di vita, a Baia. Marziale, morto nel 104 dell'era volgare, aveva scritto: « Aemula Baianis Altini littora villis... vos eritis nostrae portus, requiesque senectae, si juris fuerint otia nostra sui »[1].

Come è sempre accaduto in circostanze analoghe, nelle successive migrazioni si erano spostate famiglie abbienti, mentre i miserabili, privi di ogni diritto civile, non possedendo nulla e non temendo di perdere alcunché, non si muovevano al sopraggiungere degli invasori.

I fondatori della città Realtina portavano con sé una tradizione di vita agiata; non erano sospinti in fretta da una assoluta necessità, ma il ragionamento li aveva convinti al nuovo spostamento: e certo era in essi il desiderio di conformarsi un ambiente il più possibile signorile e moderno.

*La città si era sviluppata rapidamente; non v'erano né liberti né servi; tutti gli abitanti avevano i diritti civili; l'*universus populus Venetiarum *si era condensato nel* populus rivoaltensis, *e la* civitas Rivoalti *era divenuta la* civitas Venetiarum. *La classe dirigente era formata dai discendenti dei* tribuni maritimi, *che durante i successivi spostamenti avevano retto la comunità, quale unico organo amministrativo locale, alle dipendenze del governo bizantino. Quando si formò il governo ducale, i tribuni furono strumento della curia; ma più importanti di essi erano i giudici ed i gastaldi, che rappresentavano il dominio ducale sulle isole periferiche; tutti escono dalla massa anonima, scelti*

III
Patera a S. Pantalon.

tra quanti avevano proprietà piú ragguardevoli. Le magistrature che formavano il comunis *non erano espresse da una particolare classe sociale; gli elettori potevano scegliere tra tutti i* cives, *ma era interesse di tutti che prevalesse il gruppo che aveva già in mano il potere economico. Il* dux *era eletto dall'assemblea popolare, e conservava il potere assoluto per breve tempo; presto egli è controllato da quanti, avendo importanti proprietà fondiarie o commerciali, raggiungevano per questo un posto eminente nella vita pubblica, costituendo i* fideles. *Dapprima essi erano un centinaio, sempre presenti, accanto al* dux, *nelle cerimonie e nelle adunanze pubbliche. Ma il loro numero cresce abbastanza in fretta e quando, nel 1122, dogando Domenico Michiel, si delibera di armare la flotta, i* fideles *presenti erano 372.*

*Fino al secolo XIII il solo organo rappresentativo è l'*assemblea popolare, *detta* rengo, *assemblea di uomini liberi; essa dà origine dapprima al* Consiglio minore, *formato dai* sapientes *detti anche* primates, nobiles, giudici, *poi, nel 1142, si crea il* Consiglio maggiore, *eletto dal popolo a rappresentare i sei sestieri della città; i membri del Consiglio minore e del Consiglio maggiore restavano in carica un anno: ma si era presto consolidato un esercizio di consuetudine, per cui, pur non essendoci contrasti di classe, le cariche, periodicamente, ricadevano sempre sulle stesse famiglie e gli eletti avevano l'obbligo di accettare la nomina.*

Solo in seguito l'appartenenza degli ascendenti al Maggior Consiglio divenne un titolo per la elezione ai consigli minori e per la compilazione dei ruoli d'iscrizione al Maggior Consiglio. Al principio del secolo XIII, quando il doge Pietro Ziani studia un riordinamento delle cariche, si notano i sintomi della formazione di una casta aristocratica, che terrà tutti i poteri; ma ancora è salvaguardata, nella forma, la democrazia delle origini. Un poco alla volta avviene la unificazione delle varie cariche del Maggior Consiglio, e questo esautora l'assemblea popolare, che sopravvive senza aver piú intrinseca importanza, anche perché l'accresciuto numero dei cittadini rendeva difficoltoso il sistema delle elezioni collettive per acclamazione.

Quando la scomparsa del rengo *impedisce al popolo di avere a propria disposizione un organismo in cui dominava con il numero, la classe di governo non è ancora basata sul diritto gentilizio, ma è tale avendo esercitato per generazioni successive le varie funzioni della magistratura: solo intorno alla metà del secolo XIII le persone che, attraverso un naturale processo di selezione, avevano generato la classe dirigente, cominciano ad essere chiamate* nobili viri. *A lungo si conservò la possibilità, per tutti i* cives, *di accedere alle piú importanti cariche pubbliche: chi piú aveva, piú valeva: e la storia della città era stata tale, che molti avevano potuto arricchirsi con i traffici; e la classe dirigente, anche quando fu in mano all'aristocrazia, fu sempre molto numerosa.*

L'autonomia politica da Costantinopoli si produsse presto: già nell'836, quando il doge Giustiniano Partecipazio è deposto, ed in sua vece è acclamato Pietro Partecipazio, le notizie superstiti ci fanno intuire che il doge era ancora subordinato, ma non piú dipendente dall'imperatore di Costantinopoli, ed il dominio lagunare non era provincia, ma ducato autonomo rispetto all'impero.

Mentre altrove, durante il governo dei liberi comuni, si ha un'intensa, ma breve fioritura d'arte, rallentata o sommersa dalle vicende sopraggiunte, nella laguna tale situazione si prolunga per secoli, e quando Venezia raggiunge la maturità ha già acquisito il volto di una città libera, nella quale le differenze sociali esistono, ma non sono aspre, e la miseria, inevitabilmente provocata dalle guerre, dalle malattie epidemiche, dalle carestie, dai terremoti, è circoscritta perché i grossi proprietari ed i commercianti hanno interesse a mantenere un certo equilibrio sociale.

Possiamo supporre che costruendo una città tutta nuova, su terreno che bisognava render solido con sostanziose palificazioni, si prendesse ad esempio Torcello, dove da vari decenni erano stati costruiti ricchi e solidi edifici secondo sistemi che offrivano un'esperienza preziosa ai sopraggiunti. L'insediamento, pur essendo numericamente considerevole, trovò terreno emerso sufficiente alla necessità del momento; ed a lungo la città non ebbe bisogno di essere ingrandita con bonifiche.

I primi edifici di Venezia erano simili, in qualche modo, a quelli delle città che vediamo nei mosaici ravennati; erano costruiti prevalentemente in mattone ed in legno e decorati con incrostazioni marmoree e rilievi policromi; molto spesso per essi erano reimpiegati pietre e marmi e mattoni appartenenti agli edifici lasciati in abbandono in terraferma o a Torcello.

Le dimore erano ad un solo piano, aperte in ampi loggiati e porticati e formavano un ambiente vivacemente colorato, secondo il gusto diffuso nelle città della tarda romanità; il profilo della città era movimentato da frequenti torri.

(segue a pag. 15)

IV Torcello, planimetria generale del complesso: basilica di S. Maria Assunta, battistero antistante (distrutto), **mortyrion di S. Fosca e campanile.**

(segue da pag. 7)

In questo luogo sul volgere del primo millennio la spinta di una rinnovata attività commerciale agisce, come in altre città italiane ed europee, in cui sviluppa e rafforza gli insediamenti urbani e qui dà forma di città alla futura Venezia caratterizzando la civiltà realtina. Rivoalto ha una lunga storia dietro di sé: remota, dagli insediamenti paleolitici a quelli romani; piú recente: dai temporanei rifugi dinanzi alla minaccia di invasori alle modeste comunità di agricoltori, pescatori, salinari, sparsi nelle varie isole.
Ai nostri fini è interessante notare che ai tempi di Pietro Tribuno, tra il IX e il X sec., si parla di un rinnovamento edilizio e che, in pieno secolo X, al tempo delle lotte fra i membri della famiglia Candianö, possiamo già configurarci il piú antico *Rialto* con la *Zecca* sulla sponda sinistra e il mattatoio in una qualche zona al di là del canale sulla destra. Cosí come possiamo immaginare la *sede ducale*, a S. Marco, cinta di mura fortificate e merlate, con gli edifici costruiti in gran parte di legno. Di tutto questo non vi è traccia: l'incendio del 976 appiccato dal popolo in odio a Pietro IV Candiano distrusse il palazzo, la chiesa dedicata ai S.S. Marco e Teodoro e *plus quam trecenta mansiones* fino a S. Maria Zobenigo. Un quarto di secolo dopo, la cronaca dell'anno mille, informandoci della venuta in incognito a Venezia dell'imperatore Ottone III per incontrarsi con il duca Pietro Orseolo, dà notizia dell'avvenuta ricostruzione del palazzo e della chiesa.

Nei secoli X e XI si hanno varie notizie dell'adattamento dell'ambiente lagunare alla nuova vita insediativa e indirettamente della crescita della città; si continuano le bonifiche di terreni melmosi, si prosciugano acquitrini, si scavano canali, si costruiscono edifici spesso distrutti da terremoti e divorati da incendi. Inoltre si estendono le costruzioni su *fondamenti* di saline e su terreni nuovi riscattati dalle acque per espressa concessione del doge e del Maggior Consiglio che ne dettano le modalità di costruzione. Gradatamente i possedimenti immobiliari in terra ferma, insieme con i traffici commerciali per mare, fanno ricchissime alcune famiglie, che si contendono sanguinosamente il potere nei primi secoli della formazione della città e, probabilmente, il privilegio dell'ubicazione della propria dimora, sottoponendosi all'onere di queste bonifiche, e quindi partecipando in proprio alla costruzione della città che si viene strutturando dalla commistione fra i patrimoni privati dei governanti e il patrimonio dello Stato. Pietro Orseolo nel 1007 sembra abbia per primo discriminato beni e interessi *reipublicae utilitatem*, mettendo fine a questa commistione.
Troppo modesta è la documentazione per poter ricostruire i limiti dell'insediamento intorno al mille; fino agli inizi dell'XI secolo, mancano sicure documentazioni controllabili con gli scarsi reperti in sito; ma già nel 1083, una settantina di pievi formatesi spontaneamente, si configuravano in circoscrizioni amministrative dette *confinia*, suddivise a loro volta in *contrade* a cui è preposto un capocontrada. Si consolida cosí l'ordinamento territoriale, come risultato di una volontà di organica revisione di ordine pubblico. Cessano nei documenti le indicazioni *de rivo*, *de capite* o anche *de civitas Rivoalti*, per individuare una persona e una residenza, e sono sostituite dalla definizione di *de confinis*. Se ne può dedurre con gli storici, che questo atto definisce anche amministrativamente, il compimento del processo di unificazione urbana già in atto attraverso la costante opera di bonifica territoriale: sparite la maggior parte delle piscine, dei laghi, delle paludi, l'estendersi e il suturarsi delle zone abitate forma una unità territoriale sulla quale si adagia l'unità politica-amministrativa, organicamente espressa nelle nuove denominazioni; fu questo un provvedimento decisivo perché sulla topografia amministrativa della città si realizzasse la struttura della vita sociale e civile. Tuttavia per il periodo anteriore al 1200 la topografia di Venezia è documentata assai frammentariamente. Si tratta di poche fonti come la *Magistratura del Piovego*, gli archivi delle *Corporazioni religiose*, e alcuni altri parrocchiali e privati. Intuiamo che case e viabilità dovessero configurarsi via via in un modo piú complesso, ai rii e canali, quali vie piú naturali e spontanee, si aggiunse la *calle*, lentamente costituita dai privati per raggiungere i propri fondi o costruzioni lontane dall'acqua e comprese dentro le *terre vacue* bonificate. Dai documenti si rileva che questa viabilità rimane, per disposizione consuetudinaria e obbligatoria, sempre libera al transito di notte e di giorno; che lo Stato offre facilitazioni a chi realizza la bonifica dei bordi lagunari, di piscine e di laghi, ma anche che il costo di queste bonifiche è notevole e perciò come fosse frequente il costruire su terreno altrui pagando il *terraticum* al proprietario per l'occupazione del fondo.

Arco quattrocentesco all'imbocco di calle del Paradiso.

(segue a pag. 23)

... di tutto è abbondanza, excepto che, aliquando, di acqua dolce, perché Venezia è in acqua et non ha acqua. Sono pozzi per tutti li campi, di le contrade et case; ma a' tempi di secchi si consumano, et hinc est che si va vendendo con burchi pieni di acqua tolti cinque mia lontan a Liza Fusina...

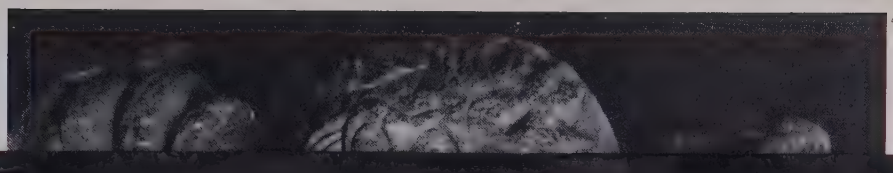
(Sanudo, Cronachetta del 1490, riferita da G. Luzzatto, Storia economica)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92

12
13
14
40
39
48
49
50
38
41
47
55
46
51
75
42
52
78
43
44
53
54
76
58
59
60
56
57
93

A Pietro da Bologna retore.

... Esulta l'augusta città di Venezia, unico albergo ai dì nostri di libertà, di giustizia, di pace, unico rifugio de' buoni, e solo porto a



Tav. 1

Pianta di Venezia nel XIII sec.

(dalla Dissertazione topografico-storico-critica su «Una antica pianta dell'inclita Città di Venezia» ecc... di Tommaso Temanza, architetto ed ingegnere della Serenissima repubblica di Venezia, 1781, e da altri documenti d'archivio).

legenda della tavola

■ chiese conservate nella forma originale

+ chiese presenti nel sec. XIII e successivamente trasformate

Elenco delle chiese: sono indicati il Sestiere, il nome della chiesa, il secolo di fondazione (secondo le «Cronache» antiche) e la data da documenti in cui si trova citata per la prima volta. L'asterisco sta ad indicare le parrocchie.

Cannaregio:

* 1 *S. Geremia*, XI sec., *1151*
* 2 *S. Leonardo*, XI sec., *1089*
* 3 *SS. Ermagora e Fortunato (S. Marcuola)*, VI sec., *1090*
* 4 *S. Maria Maddalena*, XIII sec., *1222*
* 5 *S. Fosca*, IX sec.
* 6 *S. Marcilliano (S. Marzial)*, IX sec.
7 *S. Maria della Misericordia*, X sec., *1202*
* 8 *S. Felice*, X sec., *1177*
9 *S. Caterina*, XI sec., *1210*
* 10 *S. Sofia*, XI sec., *1020*
* 11 *SS. Apostoli*, IX sec., *1021*
12 *S. Maria dei Crociferi*, *1150*
* 13 *S. Canciano*, *1041*
* 14 *S. Maria Nova*, X sec.
* 15 *S. Giovanni Crisostomo*, XI sec., *1080*

S. Croce:

* 16 *S. Lucia*, XIII sec., *1280*
17 *S. Chiara*, XIII sec., *1236*
* 18 *S. Croce*, VIII sec.
* 19 *S. Simeon Apostolo*, X sec., *1081*
20 *S. Simeon Profeta*, X sec., *1181*
* 21 *S. Giovanni Decollato*, VI sec., *1007*
* 22 *S. Giacomo dell'Orio*, X sec., *1089*
* 23 *S. Eustachio (S. Stae)*, XII sec., *1196*
* 24 *S. Maria Mater Domini*, XI sec., *1060*
* 25 *S. Cassiano*, X sec., *1072*

S. Polo:

26 *S. Ubaldo (S. Boldo)*, V sec., *1088*
* 27 *S. Agostino*, X sec., *1081*
28 *S. Giovanni Evangelista*, X sec., *1187*
* 29 *S. Stefano prete*, X sec., *1105*
30 *S. Maria Graziosa dei Minori*, XIII sec.
* 31 *S. Tomaso (S. Tomà)*, X sec.
* 32 *S. Paolo Apostolo (S. Polo)*, X sec., *1091*
* 33 *S. Apollinare (S. Aponal)*, XI sec., *1060*
* 34 *S. Silvestro*, XI sec., *1041*
* 35 *S. Matteo di Rialto*, XII sec., *1156*
* 36 *S. Giovanni Elemosinario*, X sec., *1051*
37 *S. Giacomo di Rialto*, V sec., *1177*

Castello:

* 38 *S. Leone (S. Lio)*, IX sec., *1054*
* 39 *S. Marina*, XI sec., *1064*
40 *S. Giovanni e Paolo Predicatores*, *1246*
* 41 *S. Maria Formosa*, VII sec., *1060*
* 42 *S. Giovanni Novo (in Oleo)*, X sec.
43 *S. Filippo e Giacomo*, X sec.
* 44 *S. Zaccaria profeta*, VII sec., *1013*
45 *S. Provolo (Proculi)*, *1098*
* 46 *S. Severo*, IX sec., *1106*
47 *S. Lorenzo*, IX sec., *1025*
48 *S. Giustina*, VII sec., *1106*
49 *S. Francesco della Vigna*, *1206*
50 *S. Maria della Celestia*, *1137*
51 *S. Giovanni dei Templari*, *1118*
* 52 *S. Antonino*, VII sec., *1030*
* 53 *S. Giovanni in Bragora*, VII sec., *1090*
* 54 *S. Martino Vescovo*, VI sec., *1106*
* 55 *S. Trinità (Ternità)*, XI sec.
* 56 *S. Biagio*, XI sec., *1106*
57 *S. Anna*, *1246*
58 *S. Daniele*, IX sec., *1046*
59 *S. Maria delle Vergini*, *1226*
* 60 *S. Pietro Apostolo (di Castello «episcopatus»)*, V sec., *797-1041*

S. Marco:

* 61 *S. Samuele profeta*, X sec., *1090*
* 62 *S. Vitale (S. Vidal)*, XI sec., *1069*
63 *S. Stefano (Eremitani)*, *1038*
* 64 *S. Maurizio*, IX sec., *1088*
* 65 *S. Angelo*, X sec., *1069*
* 66 *S. Benedetto (S. Beneto)*, XI sec., *1013*
* 67 *S. Maria Zobenigo*, IX sec., *1095*
* 68 *S. Fantin*, X sec., *1134*
* 69 *S. Luca Evangelista*, XI sec., *1072*
* 70 *S. Paternian*, X sec., *1107*
* 71 *S. Moisè*, VIII sec., *1038*
72 *S. Maria in Broglio*, *1191*
* 73 *S. Geminiano*, VI sec., *1098*
* 74 *S. Salvatore*, V sec., *1072*
* 75 *S. Giuliano*, X sec., *1061*
76 *S. Marco Evangelista*, IX sec., *832*
* 77 *S. Bartolomeo Apostolo*, IX sec., *1048*
* 78 *S. Basso*, XI sec., *1086*

Dorsoduro:

* 79 *S. Nicolò dei Mendicoli*, VII sec., *1105*
* 80 *S. Raffaele Arcangelo*, IX sec., *1193*
* 81 *S. Basilio*, X sec., *1105*
82 *S. Maria del Carmelo*, XII sec., *1125*
* 83 *S. Margherita*, IX sec.
* 84 *S. Pantaleone*, X sec., *1101*
* 85 *S. Barnaba Ap.*, IX sec., *1117*
* 86 *S. Gervasio e Protasio (S. Trovaso)*, V sec., *1041*
87 *S. Maria della Carità*, XII sec., *1120*
* 88 *S. Agnese*, XI sec., *1106*
* 89 *S. Vito e Modesto*, X sec., *1105*
* 90 *S. Gregorio*, VIII sec., *1093*
91 *S. Trinità*, *1107*

Giudecca

92 *S. Eufemia*, IX sec., *1105*
93 *S. Giorgio*, *1065*

A Pietro da Bologna retore.

... Esulta l'augusta città di Venezia, unico albergo ai dì nostri di libertà, di giustizia, di pace, unico rifugio de' buoni, e solo porto a cui sbattute per ogni dove dalla tirannia, dalla guerra possano riparare a salvezza le navi degli uomini che cercano condurre tranquilla la vita: città ricca d'oro, ma più di nominanza, potente di forze, ma più piena di virtú, sopra solidi marmi fondata, ma sopra più solide basi di civile concordia ferma ed immobile, e meglio che dal mare ond'è cinta, dalla prudente sapienza de' suoi figli munita e fatta sicura. Esulta Venezia non già della recuperata signoria di Creta, che, quantunque grande sia questa per antico splendore, è piccola cosa ad animi grandi avvezzi a far poca stima di tutto fuor che della virtú: ma dell'evento a buon diritto esulta, e si piace che tale fosse quale appunto essere doveva...

... Era forse l'ora sesta del giorno 4 giugno di quest'anno 1364, ed io mi stava alla finestra guardando sull'ampio mare che mi si stende d'innanzi... quand'ecco all'improvviso una di quelle lunghe navi che chiaman galee, coronata di verdi rami si avvicina, e facendo forza di remi entra nel porto. A quella vista inattesa troncammo a mezzo il nostro discorso, e ci sentimmo nascere in cuore certa speranza che quella nave venisse di lieto evento annunziatrice: tanto a gonfie vele avanzandosi, a noi faceva visibili i lieti aspetti dei marinai, ed una mano di giovani che coronati di verdi fronde, con volto ridente, agitando sul loro capo le bandiere, salutavano dalla prora la patria vittoriosa ed ignara del suo trionfo. E già, dato il segno dalla torre più alta, la scolta aveva annunziato l'avvicinarsi di una nave straniera, e non da comando alcuno, ma da vivissima curiosità chiamati da tutte le parti i cittadini accorrevano a torme sul lido. E fattasi più presso la nave, sì che veder si poteva distintamente ogni cosa, appese alla poppa scorgemmo le nemiche bandiere: né rimase più dubbio che fosse quello l'annunzio di una vittoria...

Per molti giorni si prolungarono, ed in molte svariate forme l'una all'altra conseguitando si moltiplicarono le feste, e furono tutte alla perfine con due solenni spettacoli conchiuse: ... Campo ad ambedue gli spettacoli fu la piazza maggiore di questa città, con cui nunaltra a mio credere può nel mondo venire in paragon di bellezza, ed in prospetto del tempio che tutto risplende di marmi e d'oro... Circondato da folto stuolo di magnati occupava il doge la loggia marmorea, che nella facciata del tempio sovrasta il vestibolo, e tutta dall'alto la sottoposta piazza prospetta, làdove si veggono i quattro dorati cavalli di bronzo, a cui l'antico ignoto artefice dette tal sembianza di vita che quasi ti pare udirne lo scalpitare e il nitrito; e perché il sole già volto all'occaso colla soverchia luce e col calore de' suoi raggi non fosse molesto, era la loggia da ricco e variopinto padiglione e sopra, e intorno difesa.

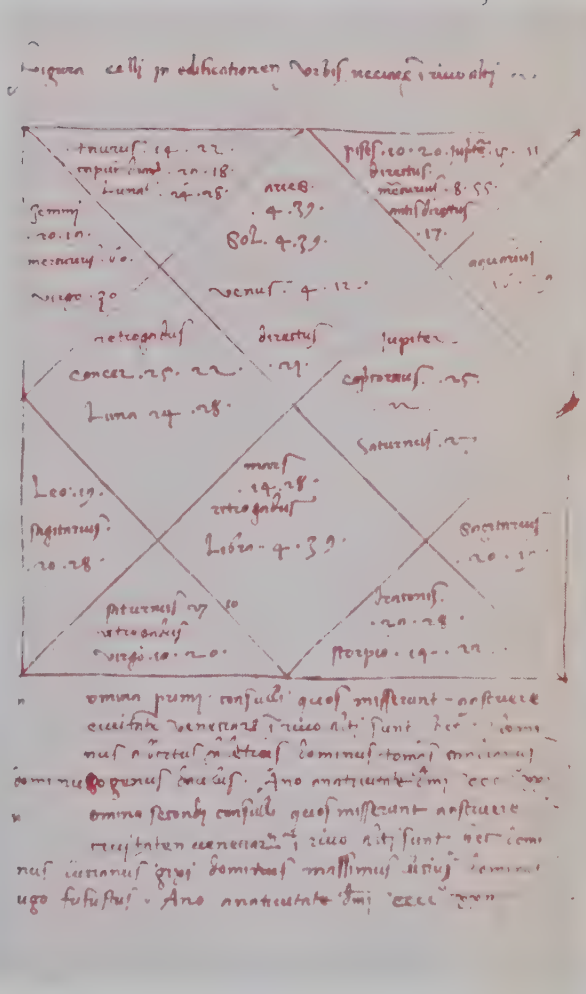
Siccome altre volte aveva fatto, il cortese doge degnossi d'invitarmi a quel luogo, ed ivi volle che io mi sedessi alla sua destra, del qual favore fui lieto profittar per due giorni assistendo a quegli spettacoli...

Di Venezia, a' di 10 di agosto 1364.

Lettere senili di Francesco Petrarca volgarizzate da Giuseppe Fracassetti, vol. 2, Firenze, successori Lemonnier, 1869, passim.

4

4. *Leone in maestà o a « moleca », sec. XI-XII, Museo Correr.* 5. *L'oroscopo della città di Venezia secondo la leggendaria fondazione del 15 marzo dell'anno 421.*



5

A pagina 11: *pianta di Venezia, dalla Chronologia magna ab origine mundi ad annum (mill.) tergentesimum quadragesimum sextum (Venezia, bibl. Marciana Ms. lat. fondo antico n. 399 sec. XIV, fogl. 7).*

A pagina 12: in alto, *veduta aerea delle barene;* in basso, *carta del golfo di Venezia, di Cristoforo Sabatino.*

A pagina seguente: 6. *Carta nautica.* 7. *Figure in porfido rosso, dette dei Tetrarchi, i quattro imperatori colleghi nell'impero di Diocleziano (arte egizia del IV sec. d.C.).* 8. *L'Arsenale dall'incisione di Jacopo de' Barbari.*

6

8

Quale nell'Arzanà de' Viniziani
Bolle d'inverno la tenace pece
A rimpalmar li legni lor non sani,

Che navigar non ponno, e'n quella vece
Chi fa suo legno nuovo, e chi ristoppa
Le coste a quel che più viaggi fece;

Chi ribatte da proda e chi da poppa;
Altri fa remi, ed altri volge sarte;
Chi terzeruolo e chi artimon rintoppa:

Tal, non per fuoco, ma per divin'arte,
Bollia laggiuso una pegola spessa,
Che inviscava la ripa d'ogni parte.

(Dante, La divina commedia, Inferno, XXI, 7-18)

(segue da pag. 9)

Nulla ci rimane dell'edilizia civile delle origini, le piú antiche case superstiti non essendo anteriori al XII secolo; per quanto riguarda l'edilizia religiosa, invece, in alcuni casi ci è giunta per lo meno la struttura, analoga alla basilica di Santa Maria Assunta di Torcello per la pianta, per l'alzato e per le decorazioni; anche le chiese realtine costruite tra il IX e l'XI secolo erano affrescate o ricoperte, all'interno, di mosaici; ma i successivi rifacimenti hanno lasciato sussistere ben poco dell'apparato primitivo.

Gli edifici sorsero dapprima tra Rialto e San Marco, dove avevano le loro proprietà cittadine i Partecipazio, i quali, con il solo intervallo costituito dal dogado di Pietro Tradonico, tennero la suprema carica politica dall'811 all'887 e di frequente ricoprirono anche la piú alta carica religiosa. Il testamento del doge Giustiniano Partecipazio, steso nell'829, e quello del vescovo Orso Partecipazio, dell'853, opportunamente ricordati da Gino Luzzatto[2] *ci fanno sapere che la famiglia aveva numerose proprietà terriere in varie isole, con valli da pesca e da caccia, pascoli e coltivazioni, case e stalle; altre ne aveva nelle campagne di Treviso; inoltre traeva ingenti fonti di guadagno da un vastissimo patrimonio mobiliare in continuo aumento ed in gran parte impiegato in commerci marittimi. Certamente le dimore costruite a Rialto per quella famiglia erano le piú confortevoli che si potessero allora avere; e, ad imitazione di quelle, ne sorsero altre appartenenti alle famiglie rivali. È molto verosimile che alcune case dei Partecipazio servissero come uffici di governo e dessero origine al primo castello ducale nelle cui immediate vicinanze sorse prima la chiesa di San Teodoro, scelto quale protettore di* Rivusaltus, *e poi quella dedicata a San Marco, iniziata non appena, nell'828, furono portate da Alessandria le reliquie dell'Evangelista. Allora si decise di mettere la nuova città sotto la sua protezione ed era impossibile, in tale campo, mirare piú in alto.*

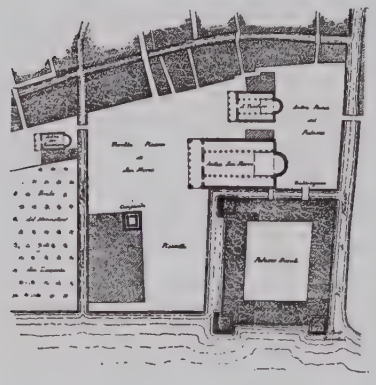
La chiesa, terminata nell'832, dogando Giovanni Partecipazio, dipendeva direttamente dal doge, che vi nominava il primicerio gubernator ecclesiae Sancti Marci, *con autorità simile a quella di un vescovo; la chiesa era dello stato, aveva funzioni di cappella ducale, e per essa si creò una speciale magistratura, quella dei Procuratori di San Marco; anche le reliquie dell'Evangelista erano dello stato, e per questo, finché l'edificio era in costruzione, furono custodite nel castello ducale; nella chiesa l'assemblea popolare eleggeva il doge, con l'*acclamatio, *e i capi dell'esercito e i* capitani da mar *vi ricevevano le insegne del comando.*

Dogando Orso Partecipazio I (864-881), si dà licentiam paludes cultandi et domos aedificandi *in una zona della città situata al di là del Canal Grande, e cosí fu bonificata* l'insula quae Dorsodurum vocatur:[3] *ma alla punta della Dogana rimasero ancora delle saline, asciugate solo nel 1313. Però già alla fine del secolo IX le isole avevano perduto l'aspetto campagnolo tanto che Giovanni Diacono parlava in tono elogiativo della « città » costruita vicino a Rialto. Come, in quella specie di federazione formata dalla precedente ondata migratoria, s'erano avuti tre centri, quello politico: Malamocco; quello comunale: Torcello; quello religioso: Grado; cosí nella nuova città, destinata a raccogliere la classe dirigente dei precedenti insediamenti, si mantengono distinti i tre poteri: quello politico, nel* Palatium*; quello commerciale, a Rialto; quello religioso, aspramente osteggiato dal patriarcato di Grado, nell'isola di Olivolo, dove sorgeva, sede vescovile, la chiesa di San Pietro di Castello.*

Quando, dogando Pietro Tribuno (888-912), le incursioni degli Ungari minacciavano la collettività realtina, si alzò un robusto e lungo muro di difesa, dal Castello di Olivolo fino a Santa Maria del Giglio; da allora il complesso dell'insediamento con i mercati, il Palazzo, la sede vescovile, le case, acquistò, entro la recinzione, con l'unità dell'aspetto, la funzione di città. L'interpretazione degli scarsi documenti e la logica ci lasciano intuire che la città era nata completa, adulta, forte e ricca per il naviglio che poteva essere messo a disposizione dei bizantini e di quanti altri ne avessero bisogno: i veneziani ne incrementavano i traffici, li rifornivano di merci, li proteggevano dai saraceni e dai normanni con un ben congegnato sistema di viaggi in carovana. Lo stato era cosí florido che nell'anno 1000, mentre, secondo la leggenda, gran parte del mondo cristiano attendeva impaurita che si realizzassero fosche predizioni, i veneziani, aiutati dai dalmati, fugavano croati e narentani; cosí il mondo slavo era vinto da quello latino, e la costa dalmato-bizantina riunita sotto la potestà del Dux Venetiarum *proclamato anche* Dux Dalmatinorum*: l'alto onore toccò all'esperto doge Pietro Orseolo II. Venezia oramai non era solo la* civitas Venetiarum, *ma era anche il* Comunis Venetiarum*; esisteva il* dominium *e Venezia ne era la dominante.*

La città, adeguandosi, man mano, allo sviluppo dello stato, da capoluogo era divenuta capitale. Da tempo divisa in sestieri; nel 1080 erano stati determinati i confinia *che coincidevano con le pievi.*

Tra il 1224 e il 1228 tali confinia, *detti anche contrade, erano 72: lo sappiamo dal* Liber Plegiorum *che è la prima raccolta di documenti notarili, anteriore ai registri del Maggior Consiglio.*
Tra il secolo X e l'XI i pochi ponti delle origini si erano moltiplicati; i principali percorsi, prima sterrati, erano pavimentati in mattone; il centro mercantile di Rialto era stato riassestato alla fine del secolo XI con l'istituzione di un nuovo mercato che, dogando Sebastiano Ziani, sarà unito all'originario da un ponte in legno stabile costruito ed ideato, in sostituzione di quello gettato provvisoriamente su barche, da Nicolò Barattieri, architetto, ingegnere, matematico, scultore, famoso per aver saputo drizzare nella Piazzetta le due grandi colonne di granito rosso e grigio importate dall'Oriente; egli stesso ne aveva ornato le basi con robuste sculture, rappresentandovi i mestieri abituali dei veneziani. Altre benemerenze il Barattieri si era acquistato costruendo la cella della torre di San Marco, previa invenzione di una specie di teleferica con casse mosse da carrucole per portare alla sommità i materiali.



'« Isola » di San
o dall'829 al 1063
struzione dell'ing.
nda, da « S. Mar-
ed. Ongania, Ve-
1888).

La San Marco del Partecipazio, del cui aspetto sappiamo ben poco, durò fino al dogado di Domenico Contarini (1043-1071); allora, divenuta inadeguata all'importanza della città, fu smantellata, ricostruita con un lavoro durato piú di trent'anni e consacrata nel 1094, dogando Vitale Falier (1084-1096). La nuova San Marco aveva un aspetto analogo a quello di varie chiese costantinopolitane: la pianta a sistema centrale si staccava dalla tradizione latina, la chiesa apparve romana *per la maestà e la proporzione che rievocava l'idea delle tombe imperiali e dei* martyrion *impostati attorno a una sepoltura oggetto di venerazione come, qui, erano le spoglie di San Marco; inoltre da tempo all'idea Venezia erano legati i concetti di romanità e di libertà che solo nella laguna parevano ancora sopravvivere.*
Nel 1094 la chiesa era solo finita nella struttura, non c'erano i mosaici, né le parature marmoree, né i bassorilievi; le cupole, fino alla metà del duecento, rimasero definite secondo le linee delle costruzioni bizantine; nell'interno, le pareti erano affrescate come quelle delle altre chiese lagunari; ed un esteso frammento di affresco, recentemente riscoperto nel braccio meridionale del nartece — divenuto battistero al tempo del doge Andrea Dandolo — ci lascia intuire quale dovesse essere il valore della policromia distesa ad occultare le pareti di scabro mattone. La cappella ducale sorgeva dentro un muro di cinta merlato, che vediamo nella pianta di Venezia del secolo XII riprodotta dal Temanza; esso delimitava il perimetro del castello, ancora composto da vari edifici, riuniti attorno ad alcune corti.
Tale recinzione, lambita dall'acqua, fu conservata fino al tempo di Sebastiano Ziani (1172-1178); il profilo del castello era movimentato da almeno tre torri, e mura di spessore notevolissimo fiancheggiavano l'accesso alla curia ducale: una di essi era comune alla chiesa ed al fianco del castello; e forse era nato per delimitare il castrum.
Ma oramai il cuore della città era sicuro da aggressioni nemiche; il governo bizantino non pensava in alcun modo alla restaurazione; il re normanno aveva dovuto riconoscere le prerogative dei veneziani; Pisa si disinteressava dell'Adriatico; Venezia era considerata amante di pace, e, proprio al termine del suo dogado, nel 1177, il doge Ziani combinava il solenne incontro tra il papa Alessandro III ed il Barbarossa per chiudere un lungo periodo di lotta. La cerimonia si svolse nella chiesa di San Marco già esaltata dalla nuova piazza che, smantellate le mura di cinta del castello, interrato il rio Batario, si stendeva profonda, fiancheggiata, da un lato, dall'Ospizio Orseolo, dall'altro dai palazzi dei Procuratori. La grande area assolveva simultaneamente la funzione di foro, quadriportico, areopago, arengo, teatro. Un sereno edificio, ad jus reddendum, *fiancheggiava la chiesa; sul molo sorgeva il* palazzo comune, *con la lunga facciata riflessa nell'acqua. Il complesso delle nuove costruzioni, le cui aeree strutture poggiavano su le solide colonne di pietra istriana, componeva un singolare insieme; come la chiesa, tutti gli edifici civili, sulla Piazza, sulla Piazzetta, sul Molo, avevano nel prospetto un duplice ordine di archeggiature le quali dovevano legare il centro cittadino con un carattere unitario accentuato, piú di ora, per l'armonioso ritmo continuo delle aperture. Sugli edifici, tutti coevi e modernissimi, appariva già qualche elegante motivo arabo.*

La conclusione della quarta crociata (1204) diede nuovo impulso anche allo sviluppo del capoluogo. Enrico Dandolo, dogando dal 1192 al 1205, si era trovato capo di uno stato bene ordinato nella costituzione e nella amministrazione, dotato di una moneta solida, il grosso d'argento *emesso nel 1202, adatta a resistere alle oscillazioni del mercato internazionale; le generazioni anteriori alla sua avevano creato le premesse dei suoi successi, e, forse, la crisi costantinopolitana risolta dai Crociati era stata lentamente preparata dai politici veneziani nell'ultimo mezzo secolo. Per l'impresa erano state armate cinquanta galee; dal quartiere veneziano le truppe, aggredito il Corno d'Oro, occuparono la capitale; e circostanze che apparvero fortuite regalarono a Venezia un dominio estesissimo, ed acquisirono al doge ed ai suoi successori il titolo di* dominatore della quarta parte e mezzo di tutto l'impero di Romania, *che il doge aveva preferito alla dignità imperiale del trono costantinopolitano, offertagli con insistenza, secondo quanto asserisce Martino da Canale. Venezia dominava l'Epiro, l'Acarnania, l'Etolia, Durazzo, l'Albania, Giannina, Leucade, Corfú, Calavrita, Ostrova, Patrasso, Modone, le isole di Eubea, Andros, Egina, Salamina, le Cicladi, Nasso, Zante, Cefalonia ed altri territori dispersi, situati lungo i Dardanelli ed il Mar di Marmara. Alla città premeva di controllare i mercati continentali e le linee di navigazione; voleva che lo stato rimanesse mercantile e marittimo, e non divenisse militare. Al primo* dominator quarte et dimidie partis totius imperi Romanie, *colpito dalla morte prima del ritorno in patria, successe Pietro Ziani; a lui restava il compito di definire l'assestamento giuridico e costituzionale del grande impero. Intorno al 1222 pare sia stato ventilato un possibile trasferimento della capitale da Venezia a Costantinopoli; anche se non è tutto vero quanto una leggenda storica ha tramandato in proposito, è probabile che una parte della popolazione veneziana sentisse il disagio di vivere in un ambiente dove, secondo quanto dice una antica cronaca riferita dal Temanza:* « tutto quel che se magnava e se beveva e in tutti i usi della vita se consumava, tutto era stato portato da paesi esterni, non formento, non biava de sorte alcuna, non vin, né legno, né oglio, insomma non cosa alcuna atta al viver degli uomini nasceva in questi paltani se non cape, e granzi, e altri peseti, che come nasuti in diverso elemento, alla nostra natura non possono essere se non malsani e de cattivo nutrimento »[4]. *Negli ultimi decenni, oltre agli incendi, frequenti in un agglomerato costruito con grande prevalenza di legname, la città aveva subito altre sciagure: terremoti e alte maree eccezionali per le quali si prevedeva che la sorte di Venezia sarebbe stata quella di Malamocco, Ammiana e Costanziaca, da tempo sepolte nell'acqua. Prevalse, comunque, il partito di quanti erano contrari al trasferimento della capitale: le distruzioni fatte dai terremoti e l'aumentato agio economico convinsero a ricostruire piú grandi e piú ricchi vari edifici civili e religiosi, e le galee reduci dalla cosiddetta crociata scaricarono sul molo innumerevoli materiali adatti ad ornare la chiesa dell'Evangelista: lastre e capitelli marmorei finemente lavorati; bassorilievi con madonne e santi sfavillanti d'oro; cavalli bronzei dell'Ippodromo di Bisanzio; plutei e transenne mediante le quali si poteva seguire lo svolgersi della scultura attraverso alcuni secoli; una serie ricchissima di smalti, che furono incorporati nella pala d'oro fatta eseguire a Costantinopoli per l'altar maggiore della cappella ducale dal doge Pietro Orseolo (876-878).*

San Marco, dapprima, rispecchiando la moda di Bisanzio, era ricca dentro e modesta fuori; ora era rivestita anche all'esterno da crustae *marmoree e da rutilanti mosaici con esili figure su ampi sfondi dorati; e non somigliava piú a nessuna chiesa di Costantinopoli o di terraferma: non era bizantina, non era romana; era veneziana. Le colonne addossate alla facciata, inutili alla struttura, erano necessarie al gioco chiaroscurale ed alla viva policromia che doveva fare sfondo alle solenni cerimonie che si svolgevano sulla Piazza. Mentre le sculture piú imponenti ed illustri ed i marmi piú rari venivano adattati ad ornare la chiesa, facendole perdere, all'esterno, la sobrietà delle origini, i pezzi meno sontuosi venivano incastonati sui prospetti dei palazzi o delle parrocchie periferiche: tutto il tono della città si impreziosiva e si raffinava ulteriormente.*

La borghesia arricchita dalla conclusione della crociata, aveva creato un tipo di dimora serena, ricca e pratica contemporaneamente, che vediamo nei palazzi Da Mosto, Farsetti, Loredan, Businello, Lion. Tali edifici servivano da abitazione e da magazzino, poiché, a differenza di quanto accadeva nelle altre città grandi, a Venezia gli abbienti si occupavano personalmente della mercatura. Le torri che affiancavano gli edifici non erano costruite per minacciare, ma per avvistare dall'alto il naviglio mercantile che entrava nella laguna; i loggiati ed i porticati aperti, nella facciata principale, sul canale, erano adeguati al sistema di vita dei cittadini che stavano piú fuori che dentro casa; ed anche l'as-

sestamento degli edifici minori, raccolti attorno alle corti *od ai* campielli, *palesano l'abitudine, comune anche ad altre città di mare, di lunghe permanenze all'aperto.*
La città faceva un'impressione indimenticabile ai visitatori, abituati a vedere, in terraferma, severi palazzi minacciosi, adatti alla difesa. Forse Giacomino da Verona pensava ad essa descrivendo la città ideale, il Paradiso, la « Celeste Albergaria », com'egli dice: i palazzi lucidi e bianchi, di marmo fino, con camini dipinti in azzurro e oro, le colonne d'oro, i soffitti d'oro e perle, le merlature di cristallo e, in mezzo, un corso d'acqua con perle, argento e pietre preziose fiancheggiato da piante, c'erano anche a Venezia, che però non aveva porte custodite da Angeli con la spada sguainata per tenere lontani mosche e tafani, e vipere e ciechi e storpi come il Paradiso sognato dal poeta veronese. Oltre alle opere d'arte, nel XIII secolo giunsero da Costantinopoli numerosi artisti, cercando nuova fortuna, e dettero origine alle botteghe di scultura e di pittura in cui si ripetevano all'infinito e con grande scrupolo gli esemplari orientali; cosicché poi sarebbe risultato molto difficile distinguere l'epoca di esecuzione di capitelli, transenne, plutei, rilievi e dipinti su tavola. Di tanta ricchezza, di tanto sfavillare di colori non rimane gran che: sono scomparse le originarie pale d'altare, le iconostasi, gli affreschi, i mosaici; e le facciate dei palazzi sono state ricoperte, nel sei e nel settecento, con lastre di pietra grigia.

VII **Piazza S. Marco, disegno tratto da una miniatura del XV sec., dal « libro del Gran Kan » di Marco Polo** (Oxford, Bodlelan Library).

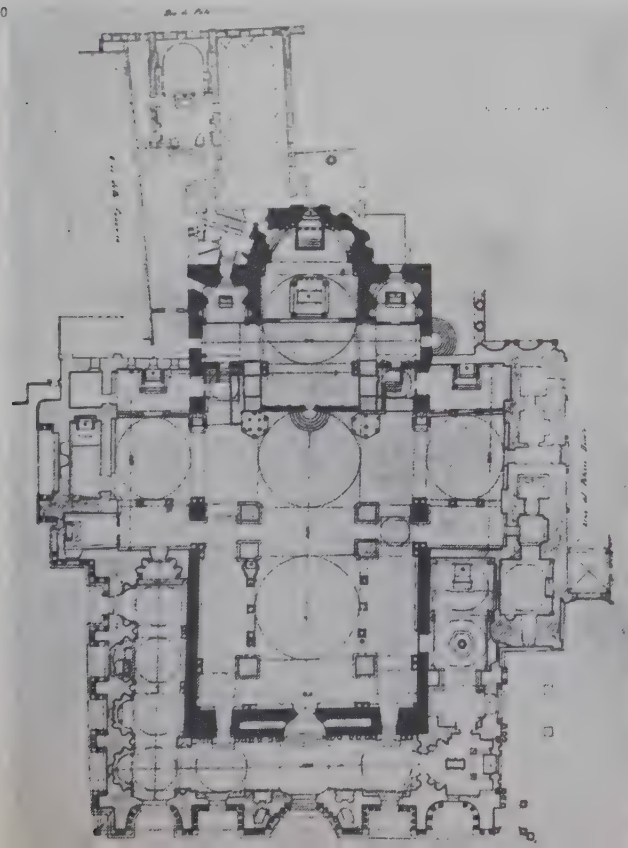
Il rifacimento del Palazzo, tra il XII ed il XIII secolo, era stato imposto anche dalla prevista riforma costituzionale attuata tra il 1207 ed il 1220. Allora si era deliberato che ciascuno dei trenta raggruppamenti di contrade in cui la città era divisa – le trentacie – *eleggessero un membro del Maggior Consiglio, codificando una consuetudine da tempo rispettata; inoltre era stato istituito anche il Consiglio dei Quaranta, poi detto* Quarantia, *i cui compiti, dapprima non chiaramente definiti, si concretarono in seguito in mansioni analoghe a quelle di una corte di appello.*
La crisi di Costantinopoli, in parte determinata dal caos delle competenze esistenti presso quella corte, aveva convinto Pietro Ziani a chiarire i compiti dei vari organi di governo: le cariche erano mantenute elettive e, teoricamente, accessibili a tutti; ma in pratica si stava già consolidando l'esercizio di consuetudine, per cui un largo gruppo di famiglie partecipava costantemente al governo: tra non molto esse, costituito un monopolio della vita pubblica, avrebbero dato origine al patriziato.
La preparazione della classe dirigente veneziana era tale che nel corso del secolo XIII varie città di terraferma, quali Padova, Treviso, Vicenza, Milano, affidarono la carica di podestà a sudditi veneziani; altri veneziani, nelle stesse città, ebbero posti di responsabilità nelle magistrature. Con la codificazione voluta dallo Ziani gli organi costituzionali erano: il Minor Consiglio, i Capi delle contrade, il Consiglio dei Quaranta, l'Assemblea popolare. Pochi decenni dopo, il Maggior Consiglio si aggregava il Minor Consiglio e la Quarantia e tutte le altre magistrature, e diventava lo strumento attraverso il quale la nazione esprimeva la propria volontà. Nel contempo la Repubblica aveva definito i suoi rapporti con la chiesa; Venezia professava rispetto al magistero pontificio, ma tutto quanto si riferiva alla religione continuava a svolgersi sotto il controllo statale, che, ad esempio, organizzava la persecuzione contro gli eretici, e la elezione delle autorità ecclesiastiche, demandate al clero, al popolo, alle congregazioni. Lo stato, pur ossequiando le prerogative ecclesiastiche, voleva mantenere intatto il proprio diritto sovrano. Caduta Costantinopoli, Venezia godette di un lungo periodo di pace, durante il quale poté rafforzare la sua egemonia sul Mediterraneo: nella Piazza, all'inizio del dogado di Ranieri Zeno (1253-1268), si svolse persino un convegno di cavalieri lombardi, trevisani, friulani, istriani e tedeschi che si scontrarono in cortesi tenzoni durante piú giorni. La festa, inconsueta, era destinata ad interessare massimamente i ricchi; il popolo prediligeva le feste tradizionali, che ricordavano fortunate imprese della patria, come quella delle Marie, *o lo sposalizio del mare; esse perpetuavano nella vita reale il mito della città ed ogni cittadino, in tali giornate, era simultaneamente spettatore ed attore in una complessa e gioiosa coreografia.*

(segue a pag. 31)

9

9. *Il loggiato di Palazzo Ducale.* 10. *Pianta della Basilica marciana.* 11. *Cofano d'argento sbalzato a forma di chiesa cupolata, d'arte orientale probabilmente della Georgia con iscrizioni in greco (XI-XII sec.).* 12. *Elementi d'architettura esarcale: da* « l'invenzione del corpo di San Marco », *mosaico del sec. XIII, basilica di S. Marco.*

10



11

12

13

14

15

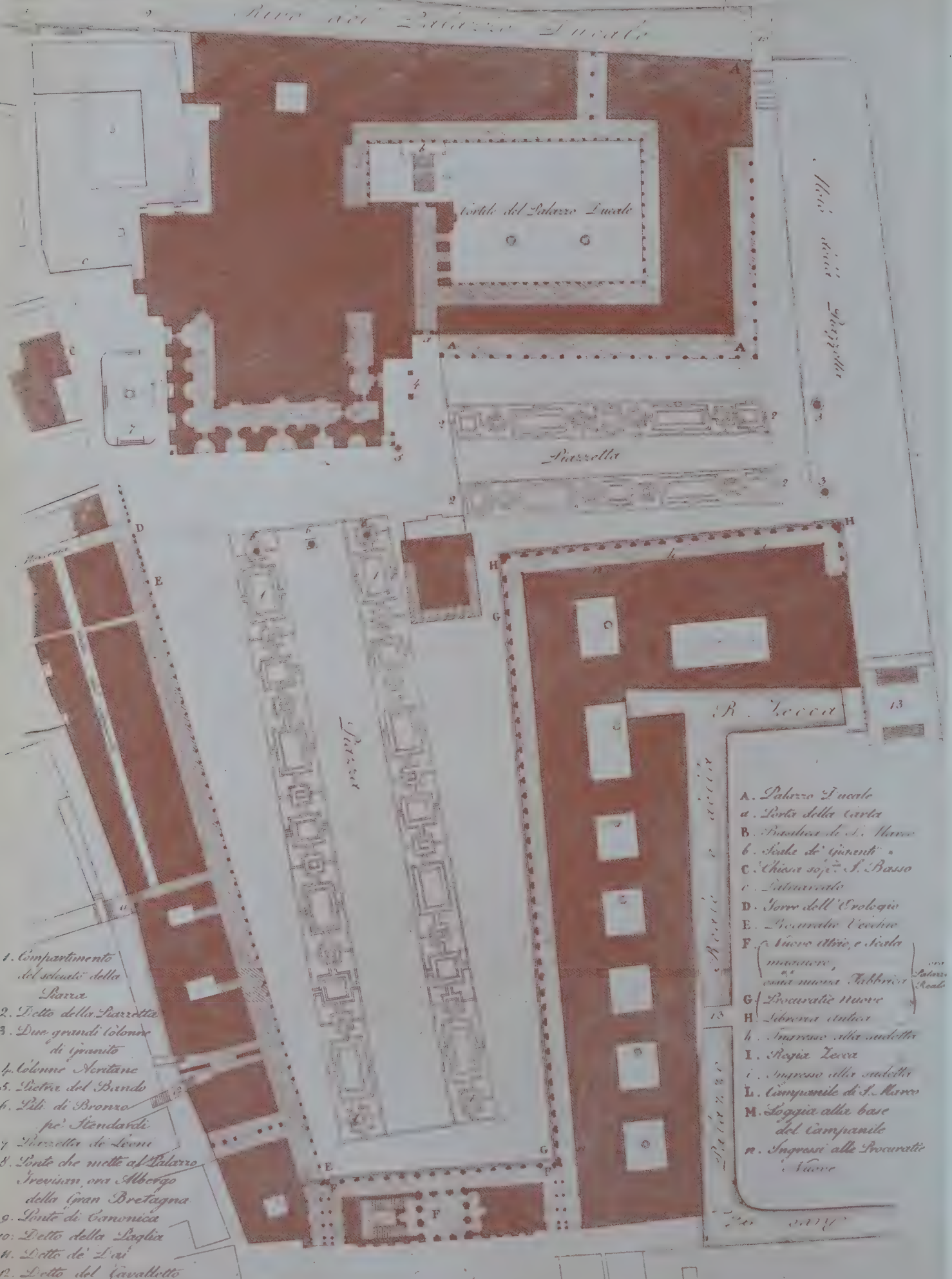
16

Piazza S. Marco. 13-17. *La piazza verso la basilica.* 14. *Lo sbocco della piazzetta verso il bacino.* 15. *L'insula di S. Marco da una planimetria della* « Raccolta di stampe » *del Gherro.* 16. *La piazza nel XV secolo, dal quadro di Gentile Bellini* « Processione della Croce in piazza S. Marco » *(1496, Gallerie dell'Accademia).*

A pag. seguente: *piazza S. Marco da L. Cicognara, A. Diedo, G. A. Selva:* « Le fabbriche piú cospicue di Venezia, misurate, illustrate e intagliate », *Venezia 1840.*

17

Pianta della Piazza e Piazzetta di S. Marco



A. Palazzo Ducale
a. Porta della Carta
B. Basilica di S. Marco
b. Scale de' Giganti
C. Chiesa sotto il T. S. Basso
c. Salvatorello
D. Torre dell'Orologio
E. Procuratie Vecchie
F. Nuove Offizie, e Scala maestosa, colla nuova Fabbrica
G. Procuratie Nuove
H. Libreria Antica
h. Ingresso alla suddetta
I. Regia Zecca
i. Ingresso alla suddetta
L. Campanile di S. Marco
M. Loggia alla base del Campanile
n. Ingressi alle Procuratie Nuove

1. Compartimento del selciato della Piazza
2. Detto della Piazzetta
3. Due grandi Colonne di Granito
4. Colonne Acritane
5. Pietra del Bando
6. Pili di Bronzo pe' Stendardi
7. Piazzetta de' Leoni
8. Ponte che mette al Palazzo Imperiale, ora Albergo della Gran Bretagna
9. Ponte di Canonica
10. Detto della Paglia
11. Detto de' Dai
12. Detto del Cavalletto
13. Ponti del Giardino Reale

Scala di [illegible] Piedi di Venezia

Tav. I.

(segue da pag. 10)

Le case descritte nei documenti hanno locali varii adatti per l'accesso da acqua – con portico con *andedo*, con *gradata*, e con accesso da terra; esse sono in piú piani, hanno corte, orto, *requina*, latrina, pozzo con puteale, forno e molino; si trovano presso piscine, e laghi, per l'uso personale dei quali succedono spesso liti fra vicini; liti per le quali furono redatti quei documenti che ora ci aiutano a intravedere il carattere della edilizia urbana.
Legno e mattone furono probabilmente i principali materiali da costruzione; la provenienza è facilmente identificabile nel materiale di risulta dalle demolizioni in terra ferma – prime cave di facile esercizio anche per la pietra da taglio, oltre che per i mattoni; e cave di argilla per la fabbrica di questi, mentre fornaci esistevano anche a Venezia in varie località; il legname proveniva dai boschi vicini e da quelli di Dalmazia; tuttavia la pietra fu usata su larga scala un poco piú tardi ed ebbe diffusione sempre maggiore.
Il trasporto del materiale da costruzione d'altronde era anche un fatto di comodo perché zavorrava le imbarcazioni che portavano generalmente carichi ricchi, ma leggeri: spezie, stoffe, oggetti preziosi.

Il XII secolo vede una Venezia ormai ricca anche se Bisanzio tendeva a limitarne l'espansione in Oriente.
In questo periodo è ultimata la terza S. Marco, consacrata nel 1094 dal doge Vitale Falier del quale la chiesa conserva la sepoltura e l'epitaffio; Ordelafo Falier, nelle trasformazioni che interessarono Rialto, vende il terreno su cui sorgeva la prima *Zecca* veneziana, e, fin dal 1104, secondo la tradizione, inizia la costruzione dell'*Arsenale* sulle due isole dette Gemini a est dell'abitato cittadino; nel 1116, quasi a conclusione del suo lungo dogato, fa eseguire a Costantinopoli la *Pala d'Oro*, la cui ricchezza di elementi preziosi è chiaro segno della potenza raggiunta da Venezia.
Nel 1105 e nel 1106 due incendi causarono gravi distruzioni alle costruzioni della città che erano in gran parte in legno; uno di essi distrusse i quartieri centrali, a cavallo del Canal Grande, da SS. Apostoli a S. Agostino, da est a ovest; l'altro quelli da S. Lorenzo, fino a S. Marco, danneggiando la chiesa e il Palazzo, fino a S. Zulian, fino a S. Samuele e, oltre il canale, in aree di Dorsoduro, fino all'Angelo Rafaele e S. Nicolò. Ma nel 1116, quando Enrico V di Germania viene a Venezia, la città è già tutta restaurata. Nello stesso anno e poi nel 1120 il terremoto distrugge S. Ermagora, S. Giovanni Decollato, e, a S. Pietro, anche la residenza episcopale e il quartiere adiacente.
Nella seconda metà di questo secolo si diede vigoroso impulso alla costruzione edilizia e a trasformazioni urbanistiche di cui rimangono notizie sicure: quelle riferentisi al dogado di Sebastiano Ziani che nel 1177 organizza a Venezia l'incontro fra il Barbarossa e Alessandro III per concludere la pace. Si sa infatti che nel 1176 il doge, demolita la prima chiesa di S. Geminiano, coperto il rio Batario, al limite del *brolio*, ingrandisce, o meglio raddoppia, la Piazza, costruendo e ricostruendo gli edifici intorno: l'Ospizio Orseolo e edifici per la magistratura, mentre nel 1172 aveva fatto erigere da Nicolò, costruttore del primo ponte in legno a Rialto, le due colonne della Piazzetta, su larghi basamenti scolpiti con le figurazioni dei mestieri, dando vita a una idea ben precisa di grandiosità e di decoro, secondo un programma che avrebbe dovuto estendere questa particolare forma d'organizzare gli spazi a tutto l'*insula Santi Marci*. Nei pressi della Piazza avevano dimora le famiglie piú influenti politicamente e finanziariamente, gli Orseolo, i Micheli, gli Ziani, i Bembo.
Poco dopo la metà del XII secolo, nel 1169, sono individuati nella compagine del suolo cittadino, i *sestieri* – tre in sinistra e tre in destra del Canal Grande – cioè *de citra* S. Marco, Cannaregio, Castello e *de ultra* rispetto alla Piazza, Dorsoduro, S. Polo, S. Croce con a capo un magistrato scelto fra i componenti il *Consilium Sapientum* istituito nel 1143 con poteri deliberativi. Possiamo vedere in queste istituzioni tanto la volontà di porre un limite al potere incentrato nella figura del doge, quanto l'inizio della formazione di un regime comunale. Il XII secolo inizia con la conquista di Costantinopoli nel 1202, durante la quarta crociata, con la spoliazione di questa città e l'arricchimento e la conseguente trasformazione degli edifici veneziani che sempre piú affermeranno il gusto per una concezione piú coloristica che plastica della superficie muraria.
Sono di questi tempi i pochi resti riconoscibili come piú antichi, anche per le caratteristiche figurative, rintracciabili tutti in dimore del tipo *casa-fondaco*, disposte lungo il Canal Grande

o in rii o nelle salizade ad esso afferenti, e negli edifici del culto, a pianta centrale e basilicale, ambedue presenti contemporaneamente nel territorio lagunare.

È stata sollevata da qualche storico l'ipotesi che la conquista di Costantinopoli abbia posto uno strabiliante interrogativo, sia pur di assai breve durata: se si dovesse o no trasportare a Bisanzio la capitale dello Stato, che ormai contava tanti possedimenti in Dalmazia, nell'Egeo, e fino al Mar Nero. In questa proposta, che prospetta un vero e proprio esodo dei veneziani, si vuol vedere il tentativo per un'ideale ricostruzione dell'*imperium cristianum*. È possibile che vi siano stati momenti difficili per la vita di Venezia in cui serpeggiando il dubbio sull'idoneità del proprio territorio si giunse fino a proporne l'abbandono. Certo è che già nel 1200 la città va assumendo sempre piú le caratteristiche, figurativamente, socialmente ed economicamente inconfondibili, di *emporium* fra oriente ed occidente, stabilizzandosi in maniera decisa. Agli inizi del XIII secolo, 1206, la struttura dello stato ha già una ben definita fisionomia con la costituzione di tutte le principali magistrature rette da proprie norme *capitolari*. Il magistrato formato da tre eduli che fin dal dogado di Agnello Partecipazio sopraintendeva alle bonifiche, all'ampliamento della città e ai litorali, cessò nel 1275 le sue funzioni e nel 1282 fu costituita *la magistratura dei Pioveghi*. In questo periodo oltre le *Scuole grandi* di devozione, nascono e si sviluppano anche le associazioni di arti e mestieri, le *fraglie* o *corporazioni*, le cui regole erano raccolte appunto nelle *mariegole*. Queste associazioni di mestieri, che qualche storico vuole derivate dalle corporazioni romane e altri dalla spontanea emanazione della società medievale, ebbero una notevole importanza politica, economica e sociale, e a partire dal duecento iniziano una attività edilizia, con la costruzione delle *scuole*. Questa attività si impone per mole e qualità sulla forma urbana, sia negli edifici delle *scuole grandi* di devozione sia nell'edilizia residenziale che da esse dipendeva e sia nelle sedi delle scuole d'arte e mestieri che nei primi tempi non ebbero un edificio per loro uso, ma erano simboleggiate da un altare, edificato a proprie spese in una chiesa.
Anche l'attività economica subisce profondi mutamenti: l'aumentata capacità di acquisto e l'elevarsi del tenore di vita corrisponde anche a un forte inurbamento proveniente dalle campagne e al successivo sviluppo di attività industriali, alla « *formazione di una aristocrazia del denaro che trova nella propria ricchezza la base per assicurarsi la potenza politica* » (Luzzatto). È un secolo di trasformazioni politico-amministrative notevoli; in cui si consolida il *comune veneciarum*, che si conclude nel 1297 con la serrata del *Maggior Consiglio*, il cui fine fu quello di conservare la supremazia dei grandi uomini d'affari e di impedire l'evoluzione del regime politico in un senso totalmente democratico o tirannico (Guerdon).

VIII La pianta di Venezia ridisegnata dal Temanza dalla tavola del codice Marciano.

Quando nel XIV secolo si delineò la pianta che il Temanza ridisegnò e commentò nel 1781, attribuendola ad una *forma urbis* di almeno due secoli prima della data del codice a cui appartiene (1346), la compatta struttura della città, benché aperta a successivi accrescimenti, era compiuta, e forse da qualche secolo, in tutta la sua grandiosità. Nella pianta una sola via è individuabile senza equivoco ed è la grande via d'acqua, l'antico letto di un fiume che sinuosamente divide e contemporaneamente unisce le due parti della città, pressoché uguali in superficie formate, come abbiamo visto, ciascuna da tre sestieri, senza soluzione di continuità apparente. Cancellato ormai, dalla bonifica dell'uomo, quell'insieme di isole che poterono essere abitate dalle piccole comunità lagunari pre-realtine le rielaborate *insule*, separate l'una dall'altra da stretti *canali*, creano già il corpo completo e complesso della grande città. Sulla pagina del codice vediamo la planimetria, disegnata rispetto alle scritte, con orientamento est-ovest; essa rivela l'ambito delle parrocchie o dei *confinia*, il *castello* o palazzo ducale, alcune isole principali; Murano, dove sappiamo che sin dal Duecento sono state confinate le vetrerie, come industrie pericolose, l'Arsenale, noto fin dal 1116, l'imboccatura del porto di S. Nicolò, il piú prossimo alla città, i canali lagunari principali, l'isola *Judaica*. Se riportiamo su una planimetria attuale le costruzioni civili e religiose, pubbliche e private del XII e XIII secolo che ancora esistono e tutte quelle che possiamo idealmente ricostruire attraverso notizie di archivio e le annotazioni che la pianta del codice marciano ci suggerisce, possiamo veramente ricostruire il tessuto edilizio della città per «insule», limi-

tate da canali secondo una tematica variabile nei dettagli, ma ripetuta grosso modo nei suoi aspetti funzionali, che consente di fare una certa classificazione morfologica.
Infatti l'orditura dei canali ha condizionato l'edilizia, fin dalle origini, a strutture legate generalmente alla forma e all'estensione di ogni isola: in alcune di esse lunghe e strette ha determinato una soluzione a calli con corpi di fabbrica perpendicolari ai canali o alla fondamenta lungo di esso. Tale tipo di struttura è ritrovabile, come sappiamo, in tutta l'antica edilizia lagunare quando ebbe a risolvere la sistemazione di fasce di terreno lungo i lidi marini che hanno esigua profondità. In esso il sistema viario secondario è pressoché perpendicolare a quelle arterie principali di traffico, e soltanto alcune di queste vie minori comunicano attraverso un ponte con l'*insula* vicina (insule comprese fra rii di S. Alvise, della Sensa, di S. Girolamo, di S. Marta la cui edilizia è stata demolita nel secolo scorso).
Un altro tipo di *insula* pur avendo forma allungata è percorsa da una calle parallela ai canali, che fa da spina centrale (calle della Testa), tipo di *insula* talvolta anche dominata da un campo: S. Barnaba. Invece le forme rettangolari tendenti al quadrato o al poligono determinano, verso i canali che le circondano, formazioni piú complesse delle precedenti, con una edilizia a pettine, le cui calli sboccano, dalla banda opposta al canale, su una arteria principale all'incirca mediana e pressoché parallela a detto canale, e limitata da fabbricati che sono o testate delle schiere a pettine o allineamenti lungo l'arteria stessa; spesso le due soluzioni coesistono, una su un lato e una sull'altro di quella calle mediana principale. Piú l'*insula* è vasta e piú essa è complessa, ma sempre riducibile a questi due schemi perché la maggior grandezza è dovuta probabilmente, o almeno in alcuni casi, a interrimenti di rii avvenuti anche in periodo antico, ma quando ormai il tessuto edilizio era già formato.
Un altro schema è costituito dalle *insule* dominate da un campo su cui insistono uno o piú edifici di mole notevole, chiese, edifici pubblici, palazzi, per esempio le insule di S. Polo, S. Margherita, S. Maria Formosa, S. Giacomo dell'Orio, S. Stefano, S. Fantin.
È caratteristica notevolissima di queste *insule* la configurazione a calli e callette che partendo dal campo sfociano su canali principali o per lunghezza o per importanza di traffico, a margine dell'*insula* stessa.
Sui canali che circonscrivono l'*insula* si affacciano case palazzi e casette, muri di cinta di giardini in continuità l'uno con l'altro e in intimo rapporto unitario fra le due sponde.
Ancora un altro tipo di « insula » è quello in cui il campo principale, assai piú piccolo dei precedenti, si apre su canali ed è dominato, talvolta, da uno o piú edifici monumentali: S. Angelo, S. Lorenzo, S. Stae. Da questo tipo di *campi* hanno origine *calli* o *salizade* che costituiscono in certo modo la spina dorsale di un sistema viario che potremmo dire secondario.
I *campi* sono sempre provvisti di un pozzo in cui con ingegnoso sistema veniva raccolta l'acqua piovana, potabile; le sponde dei pozzi talora notevoli per la loro decorazione sono un elemento caratteristico di questi spazi anche perché determinano una certa disposizione planimetrica, cioè quasi uno smistamento del traffico, oppure sottolineano il centro del campo stesso. In questi spazi aperti si viveva, si stava, vi si svolgevano le processioni uscendo dalle chiese e dalle « scuole »; il mercato, le mostre d'arte, i lavori vari per cui necessita un notevole spazio, feste e divertimenti, come caccie al toro e rappresentazioni di marionette, trovavano agevole ambiente.
Edilizia assai modesta si alterna ad antiche architetture senza distinzione di località, lungo ogni percorso. Questa varietà di incontri corrisponde alla varietà dei rapporti umani dal cui continuo intrecciarsi, sociale come edilizio, trae tanto colore l'ambiente veneziano rispecchiando quella idea programmatica di democrazia che diede prestigio e fama in tutti i tempi alla città dei « Savi ».
Le tre classi che formano la compagine dei suoi abitanti danno la loro impronta alle fabbriche civili; il palazzo del patrizio, la casa del cittadino e quella del popolano. La casa patrizia, soprattutto, modificherà nel tempo la fisionomia trasformandosi dal tipo di casa-fondaco (magazzino e casa insieme) in dimora signorile, quando il patrizio da « mercante » che esercita la mercatura si trasformerà in « nobiluomo » che amministra i suoi beni. Nelle piú antiche e fino al tardo « gotico », la disposizione planimetrica è tipica nel dar forma caratteristica alle grandi sale che sono fulcro della casa. Tre tipi fondamentali si possono

Dall'alto in basso:

IX Campo S. Margherita e zone contermini sino al Canal Grande.

X Sestiere di Cannaregio: zona di S. Felice e S. Sofia.

XI Campo S. Stefano e zone contermini sino al Canal Grande.

individuare: un tipo di fabbricato a U con sala centrale rettangolare e ali di stanze simmetriche, un tipo a L con sala rettangolare a L anch'essa, e infine un tipo rettangolare di fabbricato con sala principale a L. Tutte queste varietà si accompagnano a cortili cinti da muro in cui eleganti scale esterne, ma coperte, conducono al primo e al secondo piano (Ca' Da Mosto, Ca' Barsizza, Ca' Falier, Ca' Palmieri, Ca' Loredan) e ancora quelli, la cui iconografia rivela tali, in antiche vedute prospettiche, o dei quali rimane ricordo in disegni o in poche tracce in loco (Ca' Barozzi, Ca' Foscolo a S. Moisè). Esempi di edilizia borghese sono le casetorri della Salizada di S. Lio, e quelle case dei Polo nel campo omonimo, a S. Giovanni Grisostomo, sulle quali si riflette l'immagine piú viva del cittadino veneziano mercante e navigatore intraprendente, intelligente, spirito libero e curioso fissata per sempre in Marco Polo. Infine possiamo interpretare, sempre nella pianta detta del Temanza, come modestissime case ripetute in serie, quei piccoli sgorbi ai margini della forma urbana, case di popolani, pescatori, marinai, braccianti, di cui qualche pittura quattro-cinquecentesca può ancora aiutarci a ricostruire l'immagine (Bellini: Miracolo della croce a S. Lorenzo).

XII Particolare dell'isola di Murano, dall'incisione di Jacopo de' Barbari.

Il XIV secolo nasce con nuovi programmi edilizi per i centomila e piú abitanti della città, poi decimati dalla peste del 1348: la ricostruzione e l'ampliamento dell'Arsenale, nel 1304, la costruzione di granai di Terranova a S. Marco nel 1340, i grandi lavori di difesa al lido di S. Nicolò, l'escavazione di rii e il riattamento della viabilità con il contributo obbligatorio dei cittadini, sia a Rialto sia nelle Mercerie, dalle quali si estromette il percorso dei cavalli per destinarle ai soli pedoni. La illuminazione delle pubbliche vie, obbligatoria, era a carico degli abitanti della contrada (1340).

Venezia ha assunto prestigio internazionale, ha colonie in tutto l'Oriente ed ha anche colonie di immigrati di città venete e da altre parti d'Italia: Lombardia, Emilia, Marche, Toscana; e d'Europa, specialmente tedeschi ed ebrei, dalla metà del Duecento, che danno la denominazione a calli, campi, edifici. La città va trasformando la sua fisionomia dalle superfici rase e raffinate delle architetture duecentesche alle piú robuste e grandiose del Trecento con un notevole divario di espressione, pur nell'unità del linguaggio, fra l'architettura civile aulica e quella religiosa; se vogliamo fare due esempi, la facciate gotiche del cortile e delle fronti esterne di Palazzo ducale e le chiese piú note del tempo, S. Giovanni e Paolo e i Frari. Nella prima metà del secolo vengono restaurati vari campanili e altri vengono costruiti *ex novo*, e cosí chiese e varie altre costruzioni: il monastero di S. Andrea de la Zirada (1331), l'Ospedale di S. Giovanni Battista a Murano, la sala del Maggior Consiglio in Palazzo ducale (1340), la Scuola grande della Misericordia, e la Scuola di S. Maria della Carità (1342-44), e poi ancora, la Scuola grande a S. Giovanni Evangelista (1348), il ponte della Paglia (1361), il campanile dei Frari, e il convento delle Zitelle, la chiesa di S. Boldo e del Corpus Domini di S. Alvise (1388), di S. Provolo, quest'ultimo ricostruito nel 1389 mentre si provvede a selciare il mercato di Rialto (1381). Ma la topografia nella città non subisce variazioni, appena di poco aumenta i suoi confini.

(segue a pag. 34)

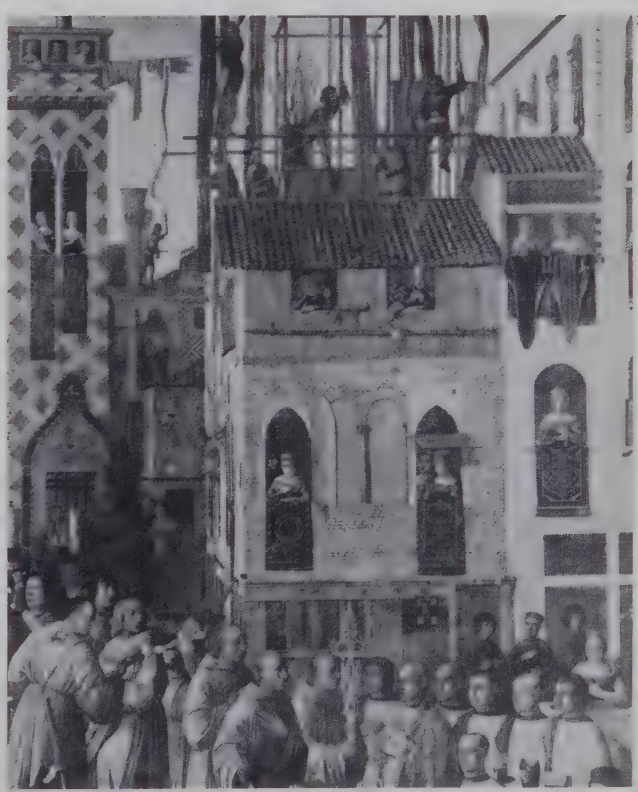
19

21

19-22. *Case del Quattrocento, particolari di due « teleri » già della Scuola grande di S. Giovanni Evangelista, rappresentanti i « miracoli della Croce »: da Gentile Bellini e da Giovanni Mansueti (Venezia, Gallerie dell'Accademia).* 20. *Facciata del palazzetto Bembo-Boldu in S. Maria Nova.* 21. *Case in campo della Maddalena in Sestiere Cannaregio.*

20

22



24

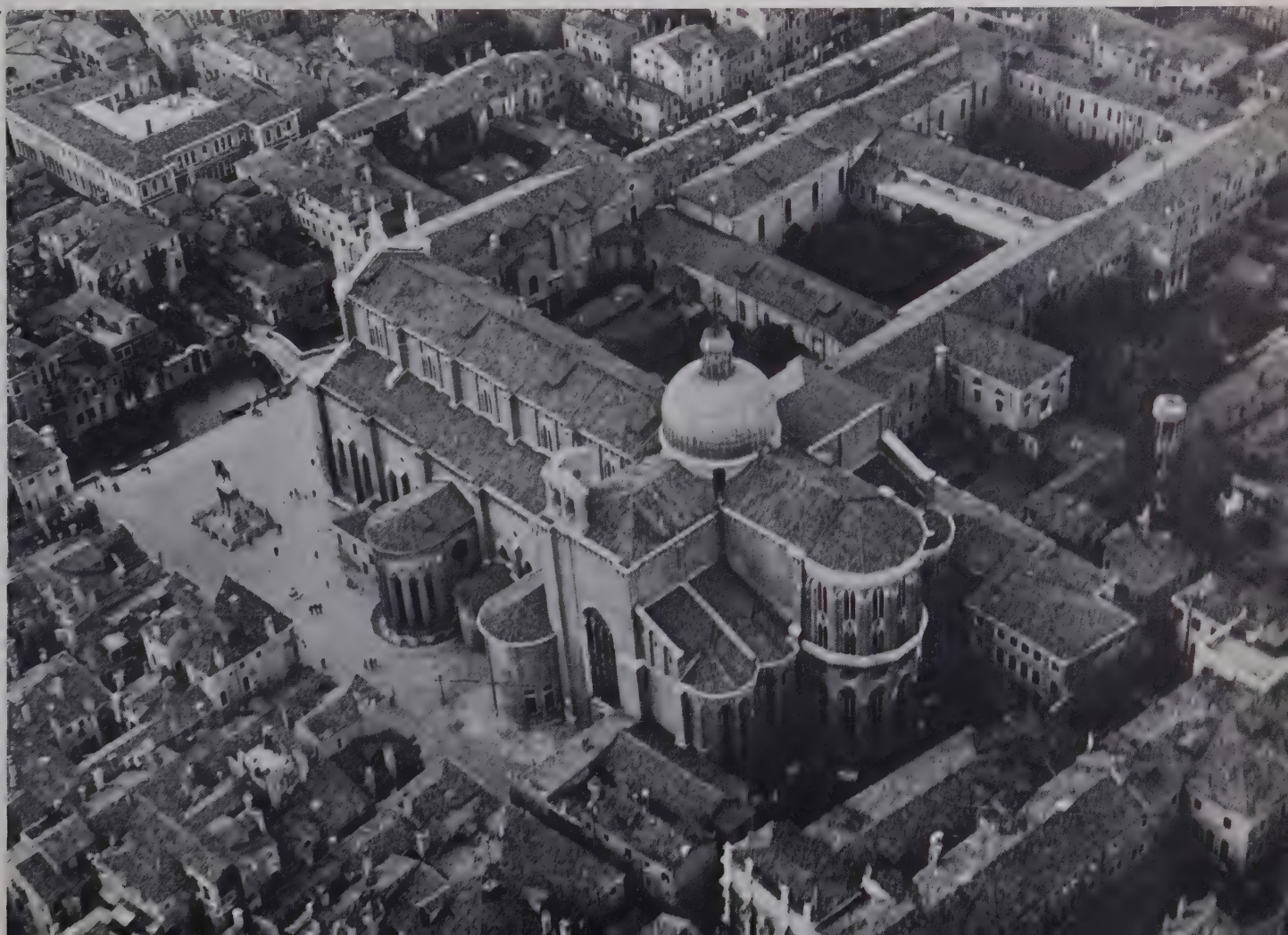
25

26

Campi

23. *Attorniato dal fitto tessuto di calli e canali, è visibile nella parte centrale campo S. Polo.*
24. *La chiesa di S. Stefano, dominante a destra il campo omonimo, ed a sinistra campo S. Angelo.*
25. *Il campo S. Angelo.* 26. *Il campo S. Stefano verso S. Vidal.* 27. *Il complesso della chiesa di SS. Giovanni e Paolo ed il campo omonimo.*

27



In alto, *case in campo del Ghetto nuovo in Cannaregio,* in basso, *il campo di S. Giacomo dell'Orio.*

(segue da pag. 18)

Il sereno equilibrio politico fu incrinato nel 1253, con la denuncia del trattato veneto-genovese; nel 1258 uno scontro navale a San Giovanni d'Acri costrinse la flotta nemica a ritirarsi a Tiro, abbandonando la Siria. Il nuovo successo veneziano era attestato stabilmente dai due pilastri finemente ornati, sottratti in San Giovanni d'Acri, alla chiesa di San Saba, e collocati a fianco di San Marco, sulla Piazzetta. Venezia era all'apice della sua parabola; in tutto il Mediterraneo si parlava veneziano, ed i Polo, lungo i loro eroici viaggi, nell'Armenia e nell'Iran, nel Pamir, nel deserto del Gobi, nella città del Khan, nell'India ed in Persia furono ammirati e rispettati anche per le benemerenze acquisite dalla loro patria. Nel 1284 era stato emesso il ducato d'oro, *che sarebbe durato, inalterato, fino al 1797, con una longevità senza confronti nella storia della numismatica.*
Si imponeva un ulteriore assestamento degli organi direttivi, mentre altrove si stavano definendo le Signorie. Nel 1297 era applicata, in via sperimentale, una modificazione di procedura, mediante la quale si stabiliva che al Maggior Consiglio avessero accesso solo quanti ne avevano già fatto parte nell'ultimo quadriennio: il nuovo metodo, divenuto legge nel 1298, aboliva la consuetudine elettorale e toglieva ogni significato all'assemblea popolare che però sarà abolita solo nel 1423, dopo decenni di inutile sopravvivenza; c'era ancora la possibilità di eleggere i nuovi membri del Consiglio, in caso di vacanze: ma queste erano numericamente irrilevanti; comunque il conservare una estesissima classe dirigente manifestava una profonda fede democratica. Anche episodi particolari lo provano: per esempio, nel 1294, si era fatto divieto ai sudditi veneti di assumere la carica di podestà, di vicario, o di rettore, in città dominate da tiranni o non rette a comune. Dopo la riforma, l'attività legislativa era esercitata dal Maggior Consiglio, dalla Quarantia e dal Consiglio dei Rogati, o Senato, composto di sessanta membri; gli uffici amministrativi, a seconda delle rispettive competenze, avevano la loro sede a Palazzo, a Rialto, e nelle varie città del dogado, dove esistevano Podestarie, se le località erano adriatiche (intra culfum), *o Rettorie, se erano oltre mare* (extra culfum). *La vita politica che si svolgeva a San Marco e quella economica di Rialto erano strettamente intrecciate, e richiedevano la partecipazione attiva di nobili e popolani: a Rialto bisognava discutere di politica, a San Marco si dovevano assecondare le necessità del mercato.*

Ma lo sviluppo del dominio veneziano e l'importanza assunta dalla città nel campo della politica internazionale inevitabilmente creava rancori e provocava urti con le altre potenze e sedizioni interne; per questo i primi decenni del nuovo secolo sono alquanto agitati. Il governo, preoccupato dalle contingenze piú vicine, forse non si rendeva conto che il mondo latino non era piú minacciato seriamente né dai Greci, in completo disfacimento, né dai mussulmani di Siria o d'Egitto, ma dai Turchi osmanli che giungendo a valanga dall'Asia Minore si erano oramai stabiliti a Nicodemia e a Nicia. Venezia badava ad impedire al Papa di impadronirsi di Ferrara; Clemente V lanciava l'interdetto sulla città; gli avversari esterni delle due sponde adriatiche, collegati con la Santa Sede, tentavano di diminuire la potenza marittima della Dominante, poiché era chiaro che Venezia, dal Mediterraneo, padroneggiava l'economia del continente.
Sconfitta nella questione di Ferrara, Venezia resistette sul mare, costringendo alla capitolazione la ribelle Zara; ma si creò, per i suoi commerci con la Lombardia, una nuova strada, e paralizzò il mercato ferrarese, rendendo praticamente inutile la vittoria del Papa; e poco dopo, nel 1310, stroncò la sedizione di Baiamonte Tiepolo e di Marco Querini i quali, approfittando del momento politico delicato, avevano tentato di rovesciare il governo democratico e di istituire una signoria analoga a quelle che stavano formandosi nelle altre città d'Italia. La rivolta palesò che le minacce contro le libertà democratiche erano annidate non nel popolo, ma nella classe dirigente, la quale, oramai chiusa, nutriva il pericolo di deviazioni personali. Il Consiglio dei Dieci, istituito in via provvisoria nel 1311, ebbe poteri straordinari per punire le congiure e prevenirle controllando la classe dirigente; poi, nel 1335, la solenne magistratura divenne stabile: i componenti cambiavano ogni anno ed erano scelti con grandi accorgimenti per mantenerne l'integrità.
Attraverso tali complesse vicende la prosperità delle famiglie veneziane, basata, com'era, su traffici e mercature, si era ancora avvantaggiata. Dalla seconda metà del Duecento Venezia aveva acquistato il carattere di metropoli internazionale; aveva colonie di popolamento a Costantinopoli, Salonicco, in Macedonia, nella Tracia, sul Mar Nero, nella Siria, nella Palestina, in Egitto, e ospitava immigrati da varie località del Veneto, della Lombardia, dell'Emilia, delle Marche, della Toscana, ed ebrei e tedeschi: all'inizio del Trecento i suoi abitanti erano piú di centomila e continuarono ad aumentare fino a quando la pestilenza del 1348 decimò la popolazione. I sopraggiunti per lo piú si man-

tenevano riuniti tra di loro secondo il luogo di provenienza, e le strade assumevano i nomi degli abitanti (ruga dei Milanesi, calle dei Furlani, ecc.) che spesso professavano collettivamente particolari lavori di artigianato. I tedeschi (e con questa denominazione si comprendevano austriaci, ungheresi, boemi e germanici) dalla metà del Duecento avevano il loro fondaco a Rialto e si occupavano esclusivamente di mercatura, come gli ebrei, che fin dal Duecento erano anch'essi immigrati dalla Germania.

L'Arsenale, divenuto statale, era stato piú volte ingrandito e fortificato da un ampio recinto di mura merlate; nel 1344 si era deliberato che le galee grosse non potessero piú essere fabbricate negli squeri privati, ma solo a spese della Signoria; i calafati ed i carpentieri statali, però, cercavano di sottrarsi al lavoro dell'arsenale e di farsi assumere nei cantieri dove percepivano migliori salari.

L'aspetto della città rispecchiava anche l'evoluzione interna ed i rapporti con gli altri stati. Gli arabeschi di gusto mussulmano si erano presto ambientati a Venezia, dove gli archi introflessi erano subito sembrati domestici come quelli a tutto sesto importati da Costantinopoli; ed oramai erano comparse anche le archeggiature trilobate nelle nuove costruzioni e nel rifacimento del Palazzo comune. Poiché i componenti il Maggior Consiglio erano in continuo aumento, e, nel 1311, erano giunti a 1017, era stato necessario ingrandire la sala destinata alle riunioni collegiali. Ma poi si era deciso di smantellare il palazzo dello Ziani, e nel 1340 si era iniziata la ricostruzione. Il nuovo edificio doveva essere moderno, con archi trilobati e polilobi, con colonne piú robuste delle precedenti; sopra il loggiato doveva stendersi l'immensa sala del Maggior Consiglio. Accanto al nuovo Palazzo, lungo la Piazzetta, rimaneva in piedi l'altro edificio dello Ziani, che ora sembrava piccolo, per l'imponenza delle rinnovate costruzioni.

Nel Trecento cominciamo a conoscere nomi di architetti e di lapicidi, sia pure avvolti in un velo di leggenda; una piú esatta documentazione si riferisce ai pittori ed agli scultori, ai quali l'abitudine di copiare i prototipi importati dall'Oriente aveva permesso di ignorare l'attività padovana di Giovanni Pisano e di Giotto. I pittori locali, Paolo Veneziano, il suo allievo Lorenzo, maestro Caterino e maestro Donato non inventavano, anzi con i loro fondi oro perpetuavano la tradizione dei musaicisti; ed anche nel campo degli scultori non c'erano novità; ma quando si era voluta affrescare la nuova Sala del Maggior Consiglio (1365) il governo aveva invitato il padovano Guariento, esponente della pittura piú alla moda in campo internazionale, ma non insensibile agli insegnamenti toscani, come dimostrano i superstiti lacerti del grande affresco, e, per questo, adatto ad assumere il compito impegnativo.

L'esempio del nuovo Palazzo, che presto sarebbe stato completato dal bel poggiolo dei Dalle Masegne, invogliava le famiglie dotate di maggior censo a costruirsi una nuova dimora o a rimodernare quella vecchia, conservando la pianta primitiva, tuttora rispondente al comune sistema di vita; i prospetti però sarebbero stati aperti in eleganti polifore a sesto allungato, secondo la moda che, a Venezia, durerà per secoli.

Nel palazzo degli Ariani, uno dei primi esempi di edilizia civile gotica, *già ci sono indicati temi che rimarranno, per due secoli, nel gusto della città: le aperture elaborate sono asimmetriche in una facciata determinata dalla distribuzione degli ambienti; un ampio cortile, con scala scoperta, permette un agevole scarico delle mercanzie; un pozzo disobbliga dalla servitú delle pubbliche fontane. Quasi sempre i prospetti delle dimore ed il muro di cinta del cortile erano ornati da snelle merlature. Intanto stavano sorgendo anche i complessi conventuali dei nuovi ordini religiosi. Nelle chiese solo qualche elemento, come i* tiranti *o le decorazioni a dentelli e a tortiglioni ripetono motivi imposti dalle singolarità costruttive e dal gusto locali; per il resto ci si adegua alle consuetudini delle varie comunità, uguali dovunque. La pianta longitudinale era interrotta a circa due terzi del percorso da un* septo *entro cui era disposto il coro, di fronte all'altar maggiore, come si conserva nell'unico esempio dei Frari, essendo stati gli altri cori spostati, manomessi o distrutti nei ripetuti rimaneggiamenti. Nelle chiese del Trecento non esiste in alcun caso il tornacoro, ma le cappelle minori si estendono sullo stesso asse della maggiore; lunghissime finestre scompartite da eleganti suddivisioni rendono pittoresco l'interno e l'esterno delle absidi: cosí a San Gregorio, ai Frari, a Santa Caterina, a San Giovanni e Paolo, a Santo Stefano. I conventi, dotati in ogni caso di eleganti chiostri, sono terminati nel Trecento; invece i lavori delle relative chiese si protraggono spesso nel Quattrocento, mentre sorgono altri complessi per nuovi o vecchi ordini religiosi: quelli della Carità, della Madonna dell'Orto, di Sant'Elena e di San Zaccaria. Quest'ultimo sarà dotato di una chiesa moderna e grande, con la pianta a tornacoro e la facciata rinascimentale, compiuta alla fine del Quattrocento.*

XIII **Costume di magistrato, senatore, doge o principe.**

Venezia da tempo cercava, con alleanze ed accorgimenti vari, di evitare che, in terraferma, si formassero estese Signorie. Per questo aveva stipulato un'alleanza con Firenze per combattere gli Scaligeri, che si stavano formando un grosso stato nell'Italia Settentrionale; la Repubblica, pur non pensando di estendere la sua dominazione in terraferma, non voleva restare isolata nella laguna, e temeva che fossero chiuse alla sua attività mercantile le strade ed i mercati italiani, necessari al suo equilibrio economico.

Il pericolo maggiore era rappresentato da Genova, rivale nei traffici del Mediterraneo; e con la Repubblica tirrenica non era possibile usare i sistemi difensivi adottati per la terraferma.

L'urto era inevitabile, e, nonostante la tentata mediazione viscontea, caldeggiata dalla suadente loquela di Francesco Petrarca, nel 1353 Venezia fu coinvolta in un complicato conflitto, scoppiato contemporaneamente ai dissidi interni che facevano capo allo stesso doge Marin Faliero. Questi, abusando dell'autorità somma da lui ricoperta, pare abbia tentato di divenire Signore della città: ultimo, dopo gli altri capi della congiura, anch'egli fu giustiziato, per ordine del Consiglio dei Dieci (1355).

L'attenzione del governo polarizzata da questi problemi non badava ancora all'espansione turca, di cui oramai erano chiare le mire: gli osmanli, danneggiando piú i possedimenti di Genova che quelli di Venezia, si erano attestati sul Bosforo, a Gallipoli, a Smirne; ma uno scontro era prossimo, e la situazione era già gravissima.

Nel 1357 le truppe veneziane, assediate in Zara, debbono cedere ai ribelli dopo una lunga resistenza; a Treviso, che da tempo apparteneva a Venezia, gli ungheresi pongono un feroce assedio; e anche qui è inevitabile la resa ai tanti nemici palesi od occulti. Nel 1358 il doge è privato del titolo di Duca della Dalmazia e della Croazia*; le città costiere, dal Quarnaro a Durazzo, e tutte le isole dell'Adriatico, passano sotto il dominio della corona ungherese. Poco importa che i dalmati rimpiangano il dominio veneto: la disfatta è grave e non è l'ultima.*

Negli anni seguenti, a Padova, a Treviso, altri sanguinosi scontri furono necessari per rintuzzare le mire dei carraresi e dei duchi d'Austria; quindi, nel 1375, riapertosi il conflitto con Genova, Vittor Pisani disperde la flotta avversaria raggiunta ad Anzio, ma subito dopo le galee veneziane debbono rientrare alla base perché la patria è minacciata dai carraresi ad occidente e dagli ungheresi ad oriente. Nel 1379 i genovesi, aggrediti i veneziani a Pola, ne distruggono la flotta, e si preparano ad assediare Venezia. Il governo riesce, concentrando ogni sforzo e volontà nella resistenza, a liberare Chioggia, ed una pace di compromesso lascia le due città nelle posizioni di partenza mentre, sui mari, l'equilibrio dei traffici è suddiviso come prima (1381). Dopo, Genova baderà a trar frutto dalle risorse orientali, senza piú occuparsi di politica internazionale, ma Venezia volgerà le astuzie diplomatiche ad estendere il suo dominio in terraferma; difatti era ormai chiaro che ad est i turchi non avrebbero permesso di dilatare ancora i confini ed i traffici, e, presto, Venezia e Genova avrebbero dovuto far fronte comune contro il nuovo despota. L'Imperatore d'Oriente era esautorato; per questo la Repubblica fu ancora una volta pregata dalle potenze europee di assumere il posto di Costantinopoli. Il Gran Signore, che aveva messo corte ad Adrianopoli, era un vicino incomodo per tutti. Ma Venezia, attenendosi ai suoi principi politici tradizionali, non accettò la lusinghiera offerta.

La guerra di Chioggia aveva colpito in modo assai grave l'economia cittadina, i patrimoni erano stati falcidiati, il debito pubblico era enormemente aumentato; la speculazione sopra gli immobili era stata, in molti casi, delittuosa. Ne conseguí qualche cambiamento nella distribuzione dei beni e trenta famiglie di nuovi ricchi furono ammesse al Maggior Consiglio, previo esborso di ingenti somme. Ma, trascorsi i mesi piú crudi dell'assedio di Chioggia, nonostante il dissesto economico, la vita della città non fu turbata in modo grave. Un lungo seguito di scontri contro i molteplici nemici permise alla Repubblica di riconquistare, nei primi decenni del Quattrocento, le città dalmate e la costa; ed intanto Corfú era divenuta chiave di volta della sua strategia.

Poi Venezia, nel 1404, diveniva padrona di Vicenza, Feltre, Belluno; nel 1405 di Verona, Rovigo, Padova; nel 1420 di Udine e di tutto il Friuli. L'equilibrio dei mari era mutato; dopo la guerra di Chioggia i concorrenti genovesi e pisani erano scomparsi dall'Adriatico ed i veneziani, liberi nei traffici, guadagnavano capitali cosí ingenti che era impossibile impiegarli tutti nei commerci marittimi. Piuttosto di lasciare le riserve infruttuose era logico investirle in proprietà di campagna: anche questo era un mezzo per uscire dall'isolamento nel mare, difeso fino a qualche tempo prima, ma ora anacronistico e dannoso.

(segue a pag. 38)

XIV **Costume di popolana, gentildonna, dogaressa.**

XV Pianta di Venezia del sec. XV.

(segue da pag. 28)

Dopo la planimetria del codice marciano ci soccorre soltanto quella di Jacopo de' Barbari, ben piú tarda, dell'anno 1500, nella quale sono ancora individuabili gli edifici trecenteschi, per l'esistenza di molte testimonianze in sito, cosí da poter aver abbastanza chiari due momenti del volto di Venezia: uno tutto trecentesco, l'altro quattrocentesco, *gotici* entrambi, e quello in cui il Quattrocento si veste delle prime forme classicheggianti.

Dagli inizi del '300 le funzioni legislative e politiche e gli *officia*, suddivisi per particolari funzioni sono già definiti; gli uffici di palazzo residenti a S. Marco, nella sede ducale, comprendono gli uffici giudiziari, i Procuratori di S. Marco, e gli uffici amministrativi; a Rialto, a contatto diretto con il mercato, ci sono quelli competenti nelle materie economiche, mercantili e annonarie. Nelle deliberazioni del Senato appare per la prima volta nel 1346, ma certamente rifacendosi a consuetudini precedenti, quel provvedimento per la costruzione di case per chi ha ben meritato dalla patria: ne vediamo un esempio nelle case della « Marinarezza » per quei marinai e arsenalotti che avevano fedelmente servito la Repubblica. E la Repubblica doveva veramente esser grata al popolo che aveva sempre risposto attivamente e fedelmente alle richieste dello stato, come durante la lotta contro Genova, quando la guerra è, per la prima volta, combattuta alle porte di casa e vediamo Chioggia distrutta (1379), ma i genovesi rigettati in mare dal Pisani tratto di prigione dal popolo.

In questo secolo, vengono rendendosi pubblici alcuni servizi come quello dei medici e dei chirurghi, si pubblica il VI libro degli Statuti; e vengono consolidate alcune magistrature come il Consiglio dei X, istituito a seguito di gravi turbamenti politici: la congiura di Bajamonte Tiepolo (1310) e poi quella di Marin Faliero (1355).

Nell'ultimo quarto del secolo Venezia aveva contro una coalizione di stati, mentre un profondo mutamento politico si andava maturando e la Repubblica con abile prudenza sosteneva la situazione in Oriente. Ma Venezia doveva ormai salvaguardarsi le spalle, cioè l'en-

XVI **Cà Foscari, sul rio omonimo, all'incrocio con il Canal Grande.**

troterra, dal minaccioso atteggiamento delle Signorie territoriali carrarese e scaligera, viscontea e austriaca, in funzione della salvaguardia del proprio territorio.
L'atmosfera a cavallo dei due secoli è ancora di rinnovamento: la classe dirigente veneziana perde indubbiamente la particolare caratteristica del mercante che rischia il suo, diventa forse una classe di commercianti speculatori, ma in compenso acquista una apertura alla cultura umanistica: il Petrarca non è passato invano.
La metà del secolo, dogando il Foscari, vede un rinnovamento nell'edilizia e nel gusto, che si esprime con la ricostruzione dell'ala di Palazzo ducale sulla Piazzetta e con la costruzione *ex novo*, o ricostruzione di edifici duecenteschi, sostituiti da edifici *gotici*; molti di essi, avvantaggiandosi della posizione preminente degli edifici piú antichi, presentano inusitatamente caratteristiche non piú di sola superficie, ma di volume compatto caratterizzato dalle due facciate contigue che costituiscono un notevole volume architettonico sensibilizzato da un elaborato motivo angolare: Palazzo ducale, Ca' d'Oro, palazzo van Axel, Ca' Foscari. Alcuni di questi edifici, forse proprio perché rivestono o sostituiscono quelli duecenteschi, ne assumono la *pelle* e il fare costituendo una certa corrente del gusto stranamente affine al *bizantino*, che si prolunga fino al Quattrocento e che non ha nulla a che vedere con l'altra corrente che costituisce l'espressione di un certo *gotico* trecentesco, perfino in parte nella tecnica: la Ca' d'Oro è un caratteristico esempio di commistione fra le due correnti; Palazzo Dario e la chiesa dei Miracoli sono gli epigoni della prima corrente; in altro modo si rifà a quella corrente anche l'architettura delle Procuratie vecchie, con la reiterata ripetizione di un motivo classiccheggiante che trova il suo precedente proprio nell'edificio preesistente bizantino, pur ricostruendosi dalle fondamenta. La Piazza si avvia cosí, ferma restando la basilica che ha raggiunto il suo aspetto attuale fin dal primo quarto di secolo, a un rinnovamento totale della sua veste architettonica, sull'invaso acquisito nel XII secolo.

Nei riguardi di questo particolare rinnovamento edilizio furono interessati sia Tomaso Mocenigo che il Foscari, e sebbene i due dogi fossero rappresentanti di due differenti espressioni della politica veneziana, ambedue favorirono la tendenza a investire denaro nell'attività edilizia, tendenza probabilmente rafforzata dalla stasi degli scambi commerciali.

A mezzo il XV secolo la città è ben attrezzata nelle funzioni economiche convergenti nell'emporio realtino, nel quale si incontrano in rinnovata cornice edilizia uomini, prodotti e interessi diversi. Ottima l'organizzazione della navigazione, solida la difesa in terraferma, la finanza meglio assestata dopo l'abbandono del sistema del prestito obbligatorio e l'introduzione della decima, Venezia in questo momento può dirsi *Serenissima* anche se già si delineano i presupposti della crisi economica nella seconda metà del Quattrocento che coincide con l'avanzata ottomana e la conquista di Costantinopoli (1453).

Nello scorcio del secolo, datata dell'anno primo del 1500, Jacopo de' Barbari incide con somma abilità la sua pianta, una grandiosa xilografia, che ci fa scoprire una Venezia in cui con la massima concretezza oggettiva è rappresentata la città nelle sue tre dimensioni; con un realismo straordinario per quel che rivela di molte cose ormai distrutte e per la sintesi con cui sono rappresentati molti caratteristici aggruppamenti edilizi della città.

La pianta di Jacopo de' Barbari, fissando la Venezia dell'anno 1500, ci indica la Venezia di sempre. Chiunque voglia penetrare il magico segreto della città deve studiare questo documento, del resto affascinante, per osservare la nitidezza della strutturazione caratteristica del tessuto urbano in cui, malgrado la straordinaria varietà dell'intreccio di canali di campi e campielli, sono visibili con chiarezza alcuni elementi fondamentali e direttori di un piano, parzialmente almeno, intenzionale.

Esso indica il modo secondo cui si è venuto compiendo l'ambiente edilizio attraverso i secoli fino a raggiungere in pieno Quattrocento la sua definitiva configurazione e consente di fare su di esso alcune fondamentali osservazioni.

La pianta « prospettica » ci mostra fra l'altro quel procedere per spazi piú vasti, *campi*, limitati da una edilizia molto varia e per *calli* strettissime, calli allungate, diritte o sinuose, caratteristici in tutti i tempi dell'ambiente veneziano. Cogliamo in una visione multipla la continua variazione di chiuso e aperto e la funzione espressiva che assumono nel fluire di questo percorso i moltissimi *campi* non attraversati assialmente dal flusso pedonale, e la presenza in essi, della chiesa e del campanile dominanti l'assieme. Ci accorgiamo, meglio che in loco, della persistenza di alcuni schemi secondo cui sono definite alcune strutture urbane come per esempio quella di disporre i campi maggiori lungo canale per costituire approdo di una via d'acqua e quello delle *corti* e *campielli* minori che ripetono sempre uno schema assai chiuso come luogo di convivenza e di relazioni sociali, presentato con l'aspetto di sale di soggiorno in cui la comunità si riunisce e vive quasi come unica famiglia. Si nota altresí, ripetuto in ogni esempio, che il senso di sala è sempre accentuato dal fatto di sboccarvi da calli o sottoportici che danno l'impressione di corridoi stretti e scuri dai quali improvvisamente si passi alla luminosità piú viva di una sala.

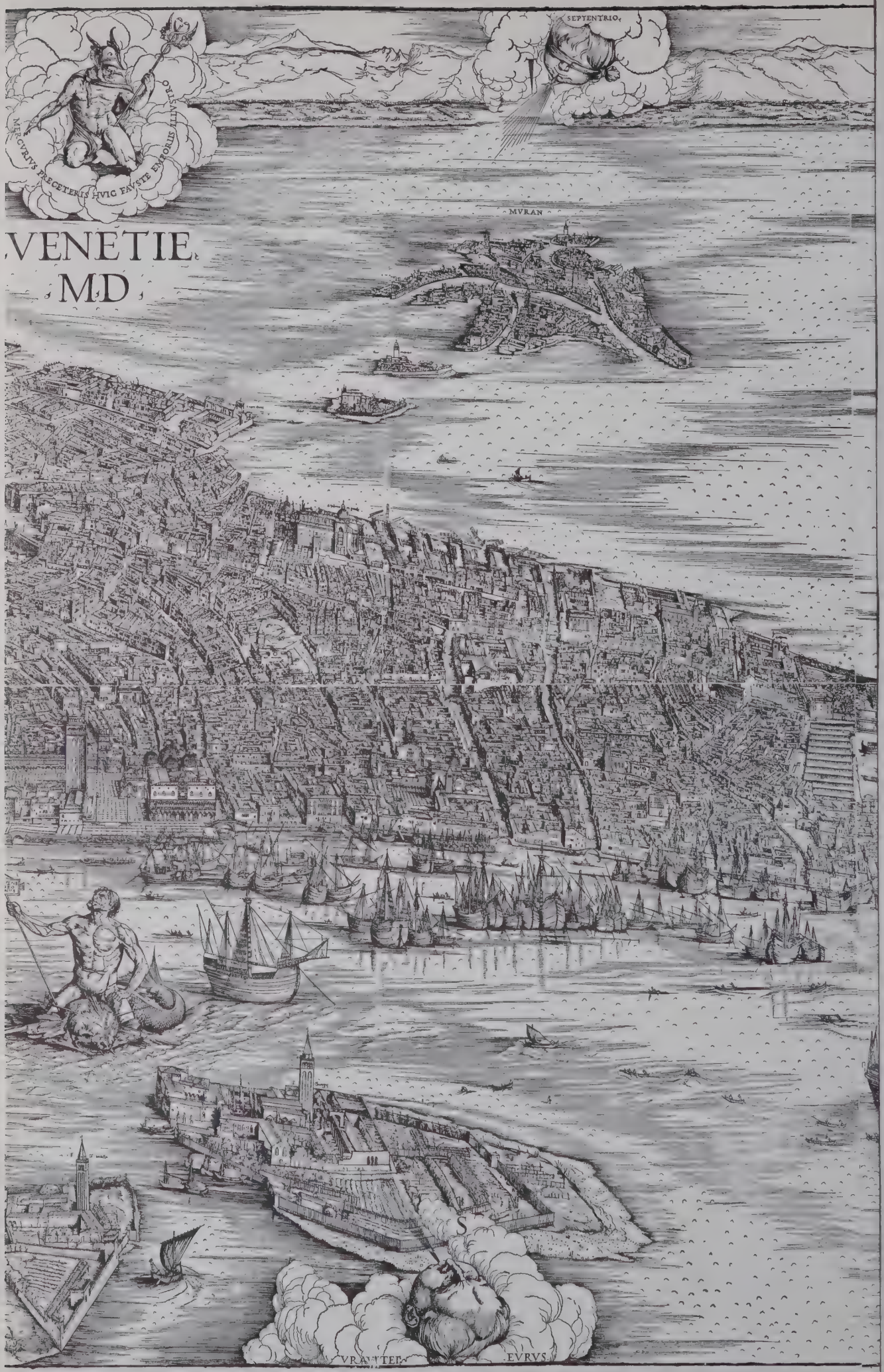
Insieme alla pianta di Jacopo, e a ribadire il valore della configurazione della città rispetto all'ambiente lagunare, sono da considerare particolarmente efficaci, per caratterizzare la città *serenissima*, sia una piccola xilografia che riproduce *Vinegia*, signora al centro della sua laguna, nella sintesi vigorosa e concisa immaginata nel 1536 da B. Bordone nel suo « Isolario », sia la pianta disegnata dal Sabadino nel 1565 dedicata a problemi di idraulica lagunare.

Commento a queste due figurazioni si può considerare l'operetta di Marcantonio Sabellico, scritta e stampata in latino già nel 1502, *De situ urbis libri tres*, in cui ogni sestiere è descritto secondo la consistenza urbana ed edilizia, che ormai aveva assunto nei primi anni del Cinquecento; annotazioni riguardanti usi e costumi delle singole località completano la descrizione della città con quelle della laguna e dell'entroterra. Nel 1545 F. Sansovino descrive la città ancor piú particolareggiatamente. Tutto il secolo successivo ha ridisegnato, piú o meno ingenuamente, qualche volta con gustose varianti, interpretazioni e aggiornamenti, la superba pianta di Jacopo, per molti anni assegnata al Dürer, tanto bella è la sua fattura, l'incisione e la composizione.

Alcune fra le piú interessanti piante derivate da quella del de' Barbari hanno pregi non trascurabili e rappresentano tappe successive dell'iconografia della città.

(segue a pag. 51)

CORVS.
CIRCIVS
M
FAVONIVS.
P
AFFRICVS
A
AVSTER AFFRICVS.
IVDECA
O
VSTER.


MERCVRIVS PRECETERIS HVIC FAVSTE EMPORIIS ILLVSTRO
SEPTENTRIO
MVRAN
VENETIE
MD
S
VRAVTEI
EVRVS

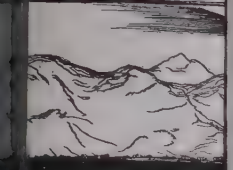
mestre
mergliera
VINEGIA
s. nicolo
murano
torcello
mazzorbo
buran
tre porti
litto maggiore
s. iacō di palude
s. michiele
s. franc̄ dal deserto

W7-CVY-260

AQVILO
EVLTVRNVS
SVRSOLANVS

mestre
torcello
buran
tre porti
litto maggiore
s. nicolo
mazzorbo

W7-CVY-260



Tav. 2

La pianta prospettica di Venezia di Jacopo de' Barbari, datata 1500.

Allegato al N. 52 di « Urbanistica »

XVII **Pianta di Venezia, dall'« Isolario » di Benedetto Bordon** (Venezia 1536, per i tipi di Nicolò d'Aristotele detto Zoppino).

XVIII **Pianta di Venezia del 1517, di Giovanni Andrea Valvassore, detto Vadagnino.**

(segue da pag. 33)

Col terzo decennio del secolo l'economia veneziana è costretta a trovare ancora un nuovo assestamento perché i migliori clienti del traffico orientale, i fiorentini, divenuti padroni, nel 1421, di Pisa, Livorno, Porto Pisano, organizzavano le loro vie marittime e si trasformavano in antagonisti; poco dopo, anche in terraferma, Venezia e Firenze saranno schierate in campo avverso. Intanto i turchi incombono: nel 1430 Salonicco, inutilmente difesa con azioni diplomatiche e di guerra, cade in mano al Gran Signore; e tale breccia è la piú grave di quante altre l'avanzata per terra degli osmanli avevano già inferto ai possedimenti della Dominante: e non valgono a controbilanciarla i cospicui successi riportati in terraferma, benché siano gli anni della battaglia di Maclodio (1427), e della pace di Cremona (1441). Nonostante la opposizione dei milanesi e dei fiorentini, Venezia aveva conquistato Peschiera, Brescia, Bergamo e parte del Cremonese; poco dopo i suoi confini erano all'Adda e a Ravenna, suscitando le proteste del Papa. Dal lungo periodo di lotte la città esce esausta ed odiata: le ricchezze sono diminuite, e, poco dopo, la caduta dell'impero orientale in mano turca (1453) rende difficoltosi sia i traffici con le colonie marittime orientali, sia il riassesto economico. La colonia veneziana di Costantinopoli è presto ricostituita, se non territorialmente, nella figura giuridica: ma non tutte le agevolazioni economiche concordate nei decenni precedenti sono mantenute. L'attrito con i turchi persiste e si aggrava: nel 1470 cade Negroponte, baluardo principe nel sistema coloniale del mare Egeo; nel 1471 alcune bande costringono alla capitolazione vari possedimenti veneti del Peloponneso; altri turchi entrano nella Stiria, nella Carniola e nel Friuli e nel 1477, passato l'Isonzo, si attestano sul Tagliamento, mentre i veneziani organizzano la difesa di Candia e si preparano a fortificare l'Albania, giunta ad una situazione particolarmente grave. Infine, nel 1479, Venezia chiede la pace rinunciando ad Argo, Lemnos, Scutari, all'Eubea ed accettando di corrispondere un tributo annuo di diecimila ducati per poter commerciare in vicinanza delle coste turche. Poco dopo però tale compenso, piú gravoso per il suo significato che per l'entità della cifra, sarà abolito, e per un notevole numero di anni tra veneziani e turchi è mantenuto un rapporto di reciproco rispetto; i turchi non aggrediscono i territori rimasti a Venezia e non ostacolano le iniziative commerciali della Repubblica; i veneziani assistono impassibili all'espansione turca, anche quando essa si dilata su territori in altro tempo inseriti nella loro orbita politica, quale la città di Otranto. Tale intesa col turco, che ormai costituiva il nemico piú temibile per quanti erano interessati alla libertà dei traffici nel Mediterraneo, attirava sospetti e rancori su Venezia, la quale voleva esercitare una politica indipendente rispetto agli stati che l'avevano lasciata sola a difendere i territori ed i mari dalle aggressioni degli infedeli; tale benemerenza, tuttavia, non trattenne il papa Sisto IV dal lanciare l'interdetto contro la Repubblica per questioni di confine nelle terre del Ferrarese e del Polesine (1483). Venezia, nonostante fosse già in guerra contro Milano, Firenze, Napoli, Ferrara non si lasciò sorprendere. Consultato il giurista G. B. Rosello, insegnante di diritto canonico nello studio di Padova, proibí di notificare la scomunica, ed ordinò che nelle chiese del dominio le funzioni si svolgessero secondo le consuetudini. Allontanò dalla città i Minori Osservanti che non volevano celebrare la messa; si appellò alla scomunica e fece esporre una copia dell'appello alle porte di San Pietro. Con la pace del 1484 Venezia guadagna Rovigo e il Polesine, e riprende le terre perdute in Lombardia; però cede al re di Napoli le città della Puglia ed al duca di Ferrara i paesi alla destra del Po. Nello stesso anno, morto Sisto IV, il nuovo papa Innocenzo VIII toglie l'interdetto.

Per un decennio circa nelle terre venete non vi furono episodi di guerra; ma i diplomatici veneziani dovettero lavorare sottilmente nel tentativo di persuadere i signori italiani a non crearsi servitú con stranieri; essi sapevano che dopo i francesi sarebbero venuti in Italia i tedeschi. I francesi, dal canto loro, avevano ben compreso che solo la Repubblica Veneta era decisa ad opporsi alle imposizioni straniere nella politica italiana. Per questo avevano mandato a Venezia un abile ambasciatore, Filippo da Commines, il quale garantiva che il suo governo avrebbe mantenuto immutato l'equilibrio politico e territoriale italiano e professava la sua ammirazione per la città «trionfante» che meglio d'ogni altra sapeva saviamente governarsi. La calata di Carlo VIII provocava l'inevitabile frana nella compagine degli stati italiani; e dopo la fuga di Ludovico il Moro i veneziani, in conformità agli accordi assunti, occupano Cremona (1499). Nello stesso anno i turchi, dopo una pausa in gran parte impiegata nel riassestare le loro truppe, riaprono le ostilità sconfiggendo i veneziani a Patrasso, invadono l'Istria, la Dalmazia ed il Friuli in una snervante campagna che si conclude nel 1503 con l'abbandono di Modone; a stento si è conservata Nauplia.

Ma il peggio sarebbe venuto quando la Lega di Cambrai, nuova crociata contro i nemici della Cri-

(segue a pag. 41)

30

31

Canali

30. *Da Vittore Carpaccio,* « l'arrivo dell'Ambasciatore » *(particolare, Gallerie dell'Accademia di Venezia).* 31. *Il palazzo degli Ariani al-l'Angelo Raffael.* 32-33. *Due momenti della vita sul canale da stampe del Lovisa, del sec. XVIII, Museo Correr.* 34. *Sestiere di Dorsoduro, case in fondamenta Tron.* 35. *Sestiere di Cannaregio, rio del Ghetto nuovo.* 36. *Lo squero in rio dei Mendicanti.*

32

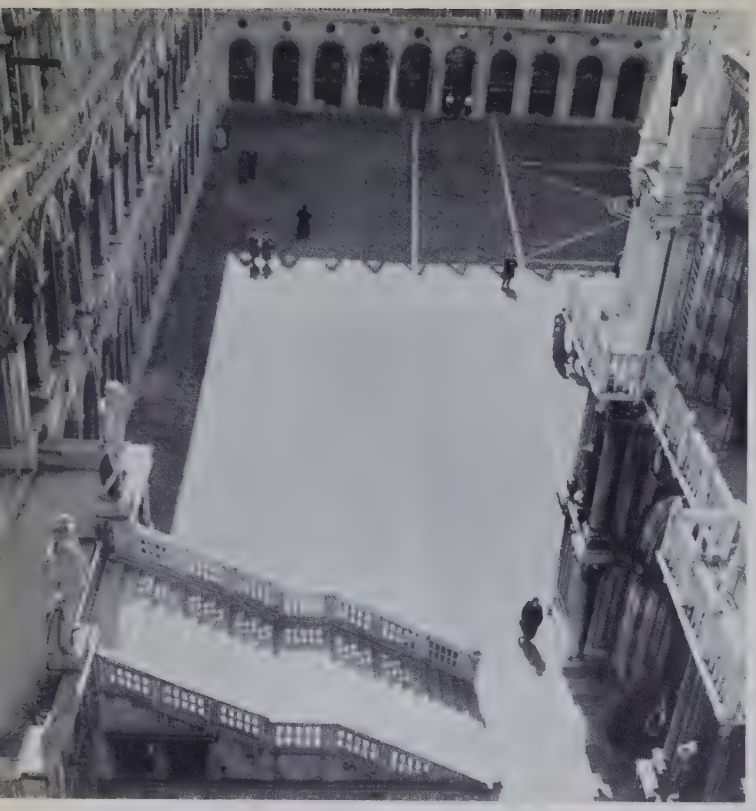
33

35

34

36

37



38

39

Cortili

37. *Il cortile di Palazzo Ducale.* 38. *Da Jacopo de' Barbari, particolare della Giudecca.* 39. *Il cortile di palazzo Zorzi, di M. Codussi, a S. Severo.* 40. *Cortile di palazzo Rastelli, o « del Cammello » a Cannaregio.* 41. *Vera da pozzo in corte Petriana a S. Polo.*

40

41

Urbanistica 52

UNIVERSITY OF ARIZONA
AUG 30 1968
LIBRARY

Résumés

Summaries

NA
9000
1174

courte période, et pouvait ainsi être sous le contrôle de ceux qui avaient une place importante dans la vie publique grâce à leurs domaines ou à leurs fonds de commerce.
Le Grand Conseil est institué en 1142 pour représenter les six districts de la ville (Sestieri), et peu à peu son existence entraîne la formation d'une aristocratie. Néanmoins, tous les habitants ont conservé très longtemps la possibilité d'accéder à toutes les charges civiques, la valeur des hommes étant établie d'après ce qu'ils possédaient. L'histoire de la ville avait permis un développement du commerce suffisant pour que les riches soient nombreux, et l'élite ayant accès au pouvoir était toujours très large – même quand le pouvoir alla à l'aristocratie.
Tandis que dans les autres villes l'essor de la création artistique coïncide avec la courte période de la liberté communale, à Venise la situation favorable dure des siècles. Elle l'est d'autant plus que la ville a, dès qu'elle atteint la maturité, les caractéristiques d'une ville libre où les différences sociales sont relativement peu marquées et la misère peu répandue, les gros propriétaires et les commerçants ayant intérêt à conserver un certain équilibre social.
Pendant les premiers siècles, Venise devait ressembler à l'image de la ville qui peut être bâtie d'après les mosaïques de Ravenne. Les maisons n'avaient qu'un seul niveau, et de nombreuses tours rehaussaient le profil de la ville.
Il ne reste rien de ces premières architectures, à part la structure de quelques édifices religieux.
Les premiers édifices de la ville furent bâtis entre Rialto et Saint Marc, sur les propriétés des Partecipazio, qui gouvernèrent de 811 à 887. Les maisons de cette famille devaient être les plus agréables de l'époque, et les familles rivales s'empressèrent de les imiter. Certains des maisons des Partecipazio devaient vraisemblablement abriter également l'administration de la province, et furent par là à l'origine du premier château des Doges, à proximité duquel allait être bâtie l'église dédiée à Saint Théodose, puis celle dédiée à Saint Marc, quand les reliques de l'Evangéliste furent transportées d'Alexandrie, en 828. L'église, achevée en 832, dépendait directement du Doge.
Les invasions hongroises menaçaient la communauté de Rialto, et sous Pietro Tribuno (888-912) un mur d'enceinte long et solide fut bâti. A l'intérieur de cette enceinte, ce qui existait déjà, les marchés, le Palais des Doges, l'évêché, les maisons, prit un aspect uniforme et devait réunir les fonctions d'une ville.
La ville était née complète, adulte, forte et riche, grâce aux navires qu'elle pouvait mettre à la disposition de Byzance ou de tout autre demandeur.
L'Etat était tellement florissant que vers l'An Mil, quand tout le reste de la Chrétienté attendait l'Apocalypse, les Vénitiens bâtissaient leur empire en chassant les Slaves des côtes des Balcans.
La ville devenant ainsi une capitale, les travaux s'y multiplient. De nombreux ponts sont construits, les voies principales sont pavées en briques, un nouveau marché, relié au premier par un nouveau pont en bois, renforce le centre commercial de Rialto.
Saint Marc est reconstruite. Les travaux durent trente ans et sont achevés en 1094. Le plan central écarte la nouvelle église de la tradition latine, elle est romaine par ses proportions, qui rappellent les tombres des empereurs et les *martyrion*.
La ville, à l'abri des agressions, devient une oasis de paix. Elle peut même organiser la paix entre les autres puissances: en 1177, une rencontre y a lieu entre le pape Alexandre III et l'empereur d'Allemagne. La cérémonie a lieu a Saint-Marc, déjà mise en valeur par sa place, qui est à la fois forum, théâtre et aréopage de la ville, lieu de rencontre, de réunion, de rassemblement. Les ordonnances architecturales de tous les édifices devaient donner au cœur de la ville un caractère plus homogène même que de nos jours.
La fin de la quatrième croisade (1204) allait provoquer un nouvel essor de la ville, des circonstances qui paraissaient fortuites ayant donné à Venise un nouveau domaine très étendu.
La ville voulait rester fidèle à sa tradition de centre d'échanges, elle préférait donc le contrôle des marchés et des lignes de navigation à la domination militaire des territoires acquis, qui aurait été nécessaire si le Doge avait accepté le trône de Constantinople qui lui était offert.
Il semble tuotefois que le transfert de la capitale à Byzance ait été envisagé autour de 1222, une partie de la population vénitienne éprouvant un certain malaise à vivre dans un milieu ingrat, dans une ville ravagée par les incendies, les tremblements de terre ou les raz de marée. Mais, au contraire, les édifices détruits allaient être reconstruits avec une splendeur accrue.
La bourgeoisie qui s'était enrichie après la croisade s'était créé un type de maison riche et pratique, l'habitat, luxueux, étant lié aux entrepôts puisque les riches vénitiens étaient essentiellement des marchands. Les tours des palais de cette bourgeoisie marchande n'étaient pas construites

could thus be under the control of those who had an important place in public life because of their land-holdings or their commerce.
The Grand Council was instituted in 1142 to represent the six districts of the city (*sestieri*), and gradually its existence brings about the formation of an aristocracy. Nevertheless, all the citizens kept for a long time the possibility of acceding to all the civic functions, men's value being established according to their possessions. The history of the city permitted a development of commerce sufficient to create numerous rich people, and the elite having access to power was always very large – even when the power went to the aristocracy.
While in other villages the period of high artistic creativity coincides with the short period of communal liberty, in Venice the favorable situation was to last for centuries. This was all the more possible because the city has from the time of its maturity the characteristics of a free city with relatively slight social differences and very little poverty, it being in the interest of the landed proprietors and the businessmen to conserve a certain social equilibrium.
During the first centuries, Venice must have resembled the image of the city which can be built according to the mosaics of Ravenna. The houses were all of equal height, and many towers were outlined against the skyline of the city.
Of these first architectural structures there remain but a few religious buildings.
The first buildings of the city rose between Rialto and Saint Mark's, on the properties of the Partecipazio family, which governed from 811 to 887. The houses of this family were the finest of the epoch, and rival families hurried to imitate them. Some of the Partecipazio houses very probably housed as well the provincial government, and were for that reason at the origin of the first Palace of the Doges, in the proximity of which was to be built the church dedicated to Saint Theodosius, and then that dedicated to Saint Mark, when the relics of the Evangelist were brought from Alexandria, in 828. The church, finished in 832, depended directly upon the Doge.
The Hungarian invasions threatened the community of Rialto, and under Pietro Tribuno (888-912) a long and solid wall was built around the city. Inside this wall, which already existed, the markets, the Palace of the Doges, the bisopric, the houses, acquired a uniform aspect and the wall enclosed all the functions of a city.
The city was born complete, adult, strong and rich, thanks to the ships which it could put at the disposal of Byzantium or any other asker. The State was so fluorishing that toward the year 1,000, when the rest of Christianity waited for the Apocalypse, Venetians were building their empire by chasing the Slavs away from the Balkan coast.
Thus the city became a capital, and buildings and public works multiplied. Numerous bridges were built, the main streets were brick-paved; a new market, linked to the first by a new wooden bridge, was to reinforce the commercial center of Rialto.
Saint Mark's was rebuilt. The works were to last for thirty years, and were finished in 1904. The central plan for the new church breaks with the Latin tradition; it is Roman in its proportions, recalling the tombs of the emperors and the *martyrion*.
The city, sheltered from aggressions, becomes an oasis of peace. It is even able to organize peace between other powers: in 1177, a meeting took place between Pope Alexander III and the Emperor of Germany. The ceremony took place at Saint Mark's, already valorized by its site, which is at one and the same time the forum, theater and breathing space of the city – a place for rendez-vous, reunions and assemblies. The architectural regulation of all the buildings gave the heart of the city more uniformity than even at the present time.
The end of the fourth crusade (1204) was to provoke a new expansion of the city, fortuitous circumstances having given Venice a vast new domain.
The city wished to remain faithful to its tradition as a trading center, thus preferring the control of markets and navigation lines to military domination of the territories acquired, which would have been necessary if the Doge had accepted the throne of Constantinople which was offered to him.
It seems however that the transfer of the capital to Byzantium was envisaged around 1222, a part of the Venetian population feeling uncomfortable about living in a harsh environment, in a city ravaged by fires, earthquakes and tidal waves. But, on the contrary, the buildings destroyed were to be rebuilt with added splendor. The bourgeoisie which was enriched after the Crusade had created for itself a luxurious and practical type of house; the dwelling place was linked to the warehouses, since the rich Venetians were first and foremost traders. The palace towers of this merchant bourgeoisie were not constructed for defense but as a lookout to watch for their boats entering the lagoon; the loggias and arcades of the main facade giving on the Grand Canal were con-

pour la défense, mais pour mieux voir les bâteaux de la maison quand ils entraient dans la lagune, les loggias et les arcades de la façade principale sur le Grand Canal étaient conçues en fonction des habitudes de vie au dehors plus qu'à l'intérieur. De même, les maisons moins riches, bâties autour de cours ou des places (*campielli*) traduisent cette habitude de longs séjours à l'air libre.

La ville laissait une impression inoubliable aux visiteurs, habitués à voir ailleurs des édifices menaçants, conçus pour la protection de l'occupant.

Le Palais des Doges devait être reconstruit aux XII.e et XIII.e siècles, à la suite, notamment, d'une réforme constitutionnelle qui codifiait le système d'élection au Grand Conseil en gardant la division de la ville en trente districts électoraux. Ce système devait, en fait, aboutir à la création d'une aristocratie, les trente membres du Conseil appartenant toujours à un nombre restreint de familles. Il semble que ce système ait toutefois fortement favorisé la formation d'une élite administrative de haute qualité, les autres villes de la région ayant souvent confié de hautes charges à des sujets vénitiens. Et bien que les élections au Grand Conseil aient ensuite pratiquement disparu, sauf en cas de vacance d'un siège, l'existence d'une élite nombreuse a évité l'apparition à Venise de tendances autoritaires.

De plus, le système permettait d'associer étroitement, en gardant les mêmes acteurs, la vie politique de la place Saint Marc et la vie économique du marché de Rialto. La participation active de la noblesse et du peuple était nécessaire aussi bien au Palais des Doges qu'au marché – et si à Rialto il fallait également parler politique, à Saint Marc il fallait également répondre aux besoins du marché.

Dès le XIII.e siècle Venise avait acquis le caractère de métropole internationale. Vers la fin du siècle elle avait plus de cent mille habitants, qui augmentèrent jusqu'en 1348, quand une épidémie de peste décima la population.

Le visage de la ville reflétait l'évolution de ses structures et l'intensité des rapports avec les autres états. L'architecture des nouveaux édifices, et en particulier du dernier Palais des Doges, s'enrichit d'éléments empruntés au Proche Orient. La dernière reconstruction du Palais, entreprise en 1340, faisant école, de nombreuses familles, les plus riches surtout, allaient faire bâtir de nouveaux palais ou rénover ceux qu'elles possédaient déjà, en gardant toutefois le même plan, qui répondait toujours à leurs besoins.

Le palais des Ariens, l'un des premiers exemples d'architecture civile gothique, avait déjà tous les éléments qui devaient rester dans le paysage urbain pendant deux siècles – vides soignés et asymétriques distribués d'après les espaces intérieurs, escaliers ouverts partant d'une cour assez grande pour y décharger les marchandises, puits libérant de la servitude des fontaines publiques.

Dans les églises, les goûts locaux ne s'expriment que dans les détails, l'architecture étant à peu près conforme aux traditions de chaque communauté religieuse. Les couvents sont d'ailleurs achevés dès le XIV.e siècle, et ils ont toujours des cloîtres élégants.

A partir de 1353, Venise est affaiblie par les frondes intérieures et les assauts des puissances ennemies – Gênes, la couronne hongroise, les Turcs –. Après avoir réalisé un compromis avec Gênes (1381), Venise tourne ses efforts vers l'extension de son domaine continental puisqu'il devenait évident que les Turcs n'auraient plus permis l'extension des frontières et la croissance des échanges vers le Proche Orient.

Les conflits avaient affaibli l'économie de la ville, la dette publique avait énormément augmenté, la spéculation immobilière tournait souvent au délit. Il s'ensuivit une redistribution de la richesse et trente familles de nouveaux riches furent admises au Grand Conseil, en payant des sommes élevées.

La vie de la ville ne fut pas troublée d'une manière grave. Les villes et la côte de Dalmatie furent bientôt reconquises.

Entre 1404 et 1420 Venise prend possession de toutes les villes de la région. L'Adriatique étant débarrassée de leurs concurrents, les marchands vénitiens amassaient tant de capitaux qu'ils ne pouvaient les réinvestir dans leurs commerces. Ils les employaient donc à construire des villas dans la campagne, ce qui était un moyen supplémentaire de sortir de l'isolement.

Mais les Turcs continuent leurs offensives, et s'emparent de Salonique (1430). Cette perte est mal compensée par les victoires remportées en Italie. Et la longue période de luttes appauvrit la ville, non seulement à cause du coût des campagnes mais également par les difficultés qui s'opposent au commerce depuis la chute de l'empire d'Orient, tombé aux mains des Turcs en 1453. Néanmoins la paix est obtenue en 1479: les Turcs n'attaqueront plus les terres vénitiennes et ne s'opposeront plus au commerce de la ville.

Mais cette paix devait être de courte durée. Les Turcs attaquent de nouveaux en 1499 et envahissent la République. De plus, la ligue de Cam-

ceived in relationship to a way of living more in the open air than inside. And the less luxurious built around the courtyards or squares were also built in a style corresponding to the widespread custom of spending long hours in the open air.

The city left an unforgettable impression on visitors, who were used to seeing in other places forbidding structures, built to protect the occupants.

The Palace of the Doges was to be reconstructed during the Twelfth and Thirteenth Centuries, following a constitutional reform which codified the system of electing the Grand Council, retaining the division of the city into thirty electoral districts. This system, in fact, was to culminate in the creation of an aristocracy, the thirty members of the Council always belonging to the same restricted number of families. It seems however that the system contributed positively to the formation of an administrative elite of high quality, other cities of the region often confiding important functions to Venetian citizens. And even if the Grand Council elections had then practically disappeared, except in case of vacancy or siege, the existence of a numerous elite prevented in Venice the appearance of authoritarian tendencies.

In addition, the system allowed the close association, in keeping the same actors, of the political life of Saint Mark's Square and the economic life of the Rialto market. The active participation of the nobility and the people was as necessary to the Palace of the Doges as to the market – and if it was also necessary to talk politics at Rialto, it was also necessary at Saint Mark's to answer for the needs of the market.

From the Thirteenth Century on, Venice had the characteristics of an international metropolis. Toward the end of that century, the city had over a hundred thousand residents, which increased up to 1348 when an epidemic of plague decimated the population.

The face of the city reflected the evolution of its structures and the intensity of its relations with other states. The architecture of the new buildings, and especially of the last Palace of the Doges, is enriched with elements borrowed from the Near East. The last reconstruction of the Palace, undertaken in 1340, served as an example; many families, especially the richest, were to build new palaces or renovate those they already possessed, keeping the same plan however, because it met their needs.

The Palace of the Ariens, one of the first examples of civilian Gothic architecture, already had all the elements which were to remain in the town scape during two centuries – elegant assymetrical voids located following interior spaces, open stairs mounting from a court large enough to allow for the unloading of merchandise, and wells freeing the occupants from the necessity of using public fountains.

In the churches, local tastes are expressed only in details, the architecture being more or less in conformity with the traditions of each religious community. The convents are finished during the Fourteenth Century, and they always are elegantly cloistered.

Beginning in 1353, Venice is weakened by inner dissension and the assaults of enemy powers – Genoa, the Hungarian crown, the Turks. After having worked out a compromise with Genoa (1381, Venice turned its efforts toward the extension of its domain on the mainland since it became evident that the Turks would no longer permit an extension of frontiers and the growth of trade with the Near East.

The conflicts had weakened the economy of the city, the public debt had increased enormously, and building speculation often wound up a misdemeanor. This resulted in a redistribution of wealth, and thirty newly-rich families were admitted to the Grand Council, upon the payment important sums of money.

The life of the city was not disturbed to any serious degree. The cities and the Dalmatian coast were soon reconquered.

Between 1404 and 1420, Venice takes possession of all the cities of the region. The Adriatic freed of competitors, the Venetian traders ammassed such fortunes that could not reinvest all their money in their commerces. They employed it therefore in the construction of country houses, which was another means of breaking out of isolation.

But the Turks continued their offensives, and conquered Salonika (1430). This loss was but poorly compensated for by the victories won in Italy. And the long period of warfare impoverished the city, not only because of the cost of the campaigns but also because of the difficulties put in the way of trade following the fall of the Eastern Empire, which was in the hands of the Turks in 1453. Nevertheless, peace was obtained in 1479: the Turks no longer attacking Venetian lands and offering no further opposition to the city's trade.

But this peace was to be of short duration. The Turks attack again in 1499 and invade the Republic. In addition, the Cambrian League enters the war and a little later Venice is obliged to cede to the demands of the Pope, to make him its ally.

The process of decay had set in. The governmental system had grown

brai entre également en guerre peu après, et Venise doit céder devant les exigences du pape, pour en faire son allié.

Le processus de décadence était déclenché. Le système de gouvernement s'était approché de l'oligarchie; une machine électorale trop lourde et compliqué faisait du Doge élu un personnage purement représentatif sans aucune liberté d'initiative. Sa fonction symbolique incitait à accroître démesurément les frais de cérémonie, et une administration des « proviseurs aux pompes » était même créée.

Sous le doge Mocenigo (1414-1423) la ville avait 3.900 bateaux et 17.000 marins, 300 navires de guerre, et 6.000 hommes travaillaient à l'Arsenal et dans les chantiers. Mais à partir de 1414 la création d'une seule administration des douanes permettait de constater la diminution des échanges. Le transfert des capitaux du commerce aux propriétés de campagne avait déséquilibré l'économie.

Dès que les Portugais eurent ouvert la route du Cap, les sources d'épices auxquelles puisaient les marchands vénitiens furent taries. Les ports de la Méditerannée n'étaient plus alimentés, et les bateaux rentraient vides. En 1504, il est même envisagé d'ouvrir un canal à Suez.

Cette initiative ayant échoué, le port devait changer sa fonction. Ce ne pouvait plus être l'organe technique d'un marché, il devenait donc un lieu de transit entre les voies maritimes et les lieux de consommation de l'hinterland.

En dépit des difficultés, l'aspect de la ville devenait de plus en plus luxueux. De nombreuses familles étaient extrêmement riches, et tous, nobles et citoyens, étaient conscients de leur devoir de contribuer à l'élégance de la ville, ce qui était tout aussi lourd et onéreux que d'accéder aux charges publiques.

De plus, les arts et la vie culturelle étaient florissants. Depuis que Padoue, et son université, faisaient partie du domaine vénitien, il était clair que l'éducation humaniste aurait supplanté ce qui restait de la tradition orientale. Le gouvernement voulait d'ailleurs faire de Padoue un centre culturel ayant une vie intellectuelle intense, et parvint à y attirer des étudiants étrangers.

De plus, deux écoles publiques étaient ouvertes, l'une à Rialto, pour la mathématique et la philosophie, l'autre à la Chancellerie de Saint-Marc d'« humanités », de rhétorique et de grammaire. En 1551 un décret instituait des écoles primaires publiques dans chaque quartier.

L'imprimerie, introduite en 1469, s'y développe rapidement, grâce à de grands imprimeurs, Alde Manuce, Giunti, Gioliti, et en 1500, 3.000 livres avaient déjà été publiés.

L'architecture prend un nouvel élan avec l'arrivée de Michelozzo, qui suit Côme de Médicis dans son exil, et qui construit la bibliothèque des Bénédictins de San Giorgio (détruite au XVII.e siècle). Mais l'attention des corps de métiers et des propriétaires les plus riches était toujours attirée par les travaux du Palais, qui étaient très proches du goût de la plupart des citadins.

D'autre part, la conquête des terres continentales, la construction des premières villas et la disparition progressive des espaces verts de la ville avaient inspiré aux peintres (et à leurs clients) des compositions, sacrées ou profanes, avec de grands paysages à l'arrière-plan.

Les terres du continent ne servaient pas qu'à cela. Dès le quinzième siècle, d'importants travaux d'assèchement sont entrepris dans les lagunes. Néanmoins, ces travaux ne suffisent pas à donner aux populations rurales l'impression qu'on s'occupait d'elles. Elles étaient toujours à la merci des incursions des soldats, de l'avarice des propriétaires et de l'avidité du clergé – ce qui donnait aux paysans l'impression d'être « l'écume de la terre ».

Malgré tout, la ville continuait de s'enrichir. Des grands travaux étaient entrepris pour faire aux besoins créés par la croissance de la population, qui avait atteint 150.000 habitants. En 1477 un nouvel arsenal est mis en chantier. La *Piazza* s'était enrichie en 1530 par l'achèvement du campanile et la reconstruction du palais des procureurs. Entre 1505 et 1508, la République fait reconstruire le marché allemand, qui avait été détruit par un incendie.

En 1514 un autre incendie avait détruit le marché de Rialto. Un projet fut notamment demandé à Fra Giocondo, qui proposa une réorganisation totale. Vasari s'en montre enthousiaste, et sa description du projet évoque une similitude avec le palais de Dioclétien à Split. C'est toutefois le projet de Scarpignino qui est retenu; le marché n'est d'ailleurs achevé qu'en 1555 par Sansovino.

Ce dernier avait quitté Rome après la mise à sac de la ville (1529). Il fut tout de suite chargé de l'aménagement du centre – construction de la bibliothèque de Saint Marc, reconstruction de San Giminiano et de la loge du campanile, la construction de la Monnaie. Ainsi, la rigueur des ordres classiques s'installait dans la ville pour y rester. Sansovino y impose son goût, et y crée le milieu rêvé par un grand humaniste,

close to oligarchy; an electoral machine which was too heavy and complicated made of the elected Doge a pure figurehead without any liberty of initiative. His symbolic function incited an increase of utterly unreasonable proportions in ceremonial expenditures, and a « ceremonial office » was even created.

Under the Doge Mocenigo (1414-1423) the city had 3,900 boats and 17,000 sailors, 300 warships and 6,000 men working at the Arsenal and in the shipyards. But in 1414 the creation of a single customs administration made the diminishment of trade visible. The transfer of commercial capitals to country properties had unbalanced the economy.

As soon as the Portuguese had opened the Cape route, the sources of spices open to Venetian merchants were dried up. Mediterranean ports were no longer fed, and boats returned empty. A Suez Canal was even proposed in 1504.

This initiative coming to nothing, the port was to change its function. No longer able to be the technical organ of a market, it became therefore a place of transit between the sea lanes and the points of consumption inland.

In spite of these difficulties, the aspect of the city became more and more luxurious. Numerous families were very rich, and all – nobles and simple citizens – were conscious of their duty to contribute to the beauty of the city, which was as obligatory and onerous as that of assuming public functions.

In addition, the arts and cultural life were flourishing. Since Padua, with its university, was a part of the Venetian domain, it was clear that humanistic education would supplant what remained of Eastern tradition. Moreover, the government wanted to make Padua a cultural center with an intense intellectual life, and succeeded in attracting to it foreign students.

In addition, two public schools were opened, one at Rialto, for mathematics and philosophy, another at the Chancellery of Saint Mark for humanities, rhetoric and grammar. In 1551, a decree instituted public primary schools in each quarter. Printing, introduced in 1469, developed rapidly, thanks to the great printers, Alde Manuce, Giunti and Gioliti; and in 1500, 3,000 books had already been published.

Architecture takes on a new elan with the arrival of Michelozzo, who follows Come de Medicis in his exile, and who builds the Benedictine Library at San Giorgio (destroyed in the Seventeenth Century). But the attention of the trades corps and the richest proprietors was always attracted by the works at the Palace, which were close to the taste of the city residents. Elsewhere, the conquest of lands on the mainland, the construction of the first villas and the progressive disappearance of the open spaces of the city had inspired painters (and their clients) to do compositions, both sacred and profane, with great landscapes in the background.

The mainland territories did not serve for that alone. From the Fifteenth Century, important drainage works were undertaken in the lagoons. Nevertheless, those works were not sufficient to give the rural populations the impression that attention was being paid to them. They were still at the mercy of armed invasions, the avarice of the landowners and the avidity of the clergy – all of which gave the peasant the impression of being the « scum of the earth ».

In spite of everything, the city continued to grow richer. Important works were undertaken to take care of the needs created by population growth which came, at that time, to 150,000 inhabitants. In 1477, a new Arsenal is begun. The Piazza was embellished in 1530 by the completion of the bell-tower and the reconstruction of the Procurers' Palace. Between 1505 and 1508, the Republic had the German Market rebuilt, after it was destroyed by a fire.

In 1514 another fire destroyed the Rialto Market. A project was requested, notably, of Fra Giocondo, who proposed a total reorganization. Vasari was enthusiastic about it, and his description of the project evokes a similarity with the Diocletian Palace at Split. It was, however, the project of Scarpagnino which was chosen; the market, moreover, not being completed until the year 1555 by Sansovino. The latter was immediately afterward given the projects of developing the center, constructing Saint Mark's Library, rebuilding of San Giminiano and the belltower and the building of the Mint. Thus, the rigor of classical order came to the city to stay. Sansovino imposed his taste, and thus created the environment dreamed of by a great humanist, Pietro Bembo, from the year 1505. Sansovino respected local tradition in the equilibrium of masses of the facades, but color disappeared and even sometimes, as in the Palace Corner, it is the Tuscan Renaissance which supplants the Venetian architectural tradition.

Michele Sammicheli came in turn to Venice to build Fort Saint André, on the Lido, and enlarge the Arsenal.

Palladio began working in Venice in 1559, beginning the building of San Giorgio and the Charity Convent. His buildings, always calm, are

Pietro Bembo, dès 1505. Sansovino respecte la tradition locale dans l'équilibre des masses des façades, mais la couleur disparaît, et même parfois, comme dans le Palais Corner, c'est la Renaissance toscane qui supplante la tradition architecturale vénitienne.

Michele Sammicheli vient à son tour à Venise, pour construire le fort Saint André, au Lido, et agrandir l'Arsenal.

Palladio travaille à Venise à partir de 1559, où il commence à bâtir San Giorgio et le couvent de la Charité. Ses architectures, toujours calmes, s'insèrent dans un milieu qui semble né pour les accueillir, et qui est celui décrit dans *Venezia nobilissima*, publié en 1581 par Sansovino. L'auteur y dresse une liste impressionante de cent palais, cent-vingt églises, dix-sept hôpitaux, quatre-cent-cinquante ponts, cinquante-trois *campi*, deux-cent-trente-cinq jardins. La division de la ville en « sixtiers » la rend semblable à une juxtaposition de six villages, chacun ayant tous ce qu'il faut à une communauté autonome. Jamais la ville n'avait été aussi riche, aussi belle, aussi animée; et cependant le processus de décadence s'accélérait.

Bien qu'ayant remporté la bataille de Lépante, la République devait céder Chypre aux Turcs. De plus, la société n'avait plus la sérénité d'autrefois, les guerres longues et parfois désastreuses ayant concentré les richesses en peu de mains, et aggravé le mécontentement du peuple.

L'enrichissement architectural de la ville continuait toujours. Sur la *Piazza*, Scamozzi lançait le chantier des nouvelles Procuraties (1585), à Rialto un pont de pierre portant sur son arc majestueux deux rangées de boutiques flanquant le chemin était venu remplacer en 1589 le vieux pont en bois.

Après une longue série de conflits religieux, la République s'apprêtait à travailler en paix à la mise à jour de ses lois lorsque la peste éclate, en 1630. Lorsque l'épidémie finit au mois de novembre de l'année suivante, Venise avait perdu 46.490 des Siens. Il est décidé d'ériger une église votive, dédiée à la Vierge: Sante-Marie-de-la-Santé. Un concours est lancé; après beaucoup d'hésitations, on choisit parmi les douze projets celui de Baldassare Longhena, qui avait à peine trente ans. L'église devait avoir un plan central, et mettait fin à la tradition des églises longintudinales. Le chantier durera longtemps. L'Etat est appauvri par une nouvelle guerre en Crète, qui oblige à créer de nouveaux titres de noblesse, cédés pour cent mille ducats; la défaite de 1669 met fin à une campagne qui avait coûté 4.253.000 ducats. La guerre continue sur le continent, et Venise prend une revanche provisoire sur les Turcs, qui sont obligés de lui céder le Péloponèse – qui se révèle un poids supplémentaire, tant il a été appauvri par le gouvernement de Costantinople. Après le traité d'Aix-la-Chapelle, Venise tente de se concilier les bonnes grâce de l'Autriche.

Les milieux dirigeants deviennent plus conservateurs. Les caisses étaient vides, en 1717 l'Etat met en vente même les boutiques des Procuraties et celles autour du campanile. Les travaux publics continuent néanmoins – en 1723 Tirali redessine le revêtement de la *Piazza* et aménage la *Piazzetta*, à partir de 1744 on construit les digues de protection de la côte, longues quatre kilomètres et larges 16 mètres.

On commence à couvrir des canaux, en lançant une série de travaux qui devaient même être trop nombreux au XIX.e siècle.

Partout les travaux d'entretien et de modernisation des palais et des maisons continuent. Le goût de l'époque s'exprimait dans les façades des églises, qui s'enrichissaient de statues à la gloire non pas de Dieux ou des saints, mais à la vanité des familles les plus riches.

Les architectes qui travaillaient à l'aménagement des églises avaient également la charge d'agrandir et de mettre au goût du jour les palais de la noblesse – et surtout de ceux des nouveaux riches et d'acheteurs récents de titres, qui avant d'accéder à l'aristocratie devaient démontrer de pouvoir mener un train de vie à la hauteur du titre qu'ils voulaient se procurer.

Ce n'était pas seulement de cette manière que la noblesse enrichissait le patrimoine de la ville. Les nombreux théâtres qui y existaient appartenaient chacun à une famille noble – seul le dernier et le plus grand (*Teatro della Fenice*) a été bâti par une société de nobles.

De plus, les concerts des hospices s'ajoutaient aux spectacles théâtraux pour attirer les amateurs. Monteverdi, les Marcello, Vivaldi, Galluppi y dirigeaient leurs compositions.

Le gouvernement tente également une mise à jour des institutions. Des mesures libérales sont prises. Les Franc-Maçons peuvent ouvrir une loge, les ordres religieux sont supprimés. Et en 1775, pour rajeunir le Grand Conseil, il est décidé d'y accepter quarante familles du continent, mais dix à peine accepteront cette offre.

Les intellectuels sont mécontents, des nobles membres d'une loge maçonnique incendient l'Arsenal, en 1785.

La Révolution Française a des échos à Venise. Enfin, le 12 mai 1797,

inserted into an environment which seems born to welcome them, and which is that described in *Venezia nobilissima*, published in 1581 by Sansovino. The author there draws up an impressive list of one hundred palaces, one hundred and twenty churches, seventeen hospitals, four hundred fifty bridges, fifty-three *campi*, two hundred thirty-five gardens, The division of the city into « sixtiers » makes it similar to the juxtaposition of six villages, each having all that is necessary to form an autonomous community. The city had never been richer, more beautiful, livelier; and still the process of decay was in acceleration.

Even though it won the battle of Lepante, the Republic had to cede Cyprus to the Turks. In addition, the society had lost its earlier serenity; long and sometimes disastrous wars had concentrated the wealth in a few hands and aggravated the dissatisfaction of the people.

The architectural enrichment of the city continued. In the *Piazza*, Scamozzi opened the building site of the new *Procuraties* (1585); at Rialto a stone bridge carried upon its majestic arch two lines of shops in place of the old wooden bridge (1589).

After a long series of religious conflicts, the Republic got ready to work in peace and bring its laws up to date, when an epidemic of plague breaks out in 1630. When the epidemic comes to an end in November of the following year, Venice has lost 46,490 of its inhabitants. It was decided to build a votive church, dedicated to the Virgin – Saint Mary of Salvation. A competition is called for. After much hesitation, a choice is made among twelve projects: that of Baldassare Longhena, who was barely thirty years old. The church was to have a central plan, which put an end to the tradition of longitudinal churches. The building took a long time. The State was impoverished by a new war in Crete (which makes it necessary to create new titles of nobility, sold for 100,000 ducats); the defeat in 1669 brings to an end a campaign which cost 4,253,000 ducats. The war continues on the continent, and Venice has a provisional revenge on the Turks, who are obliged to cede her Peloponnesus, which reveals itself to be an additional burden because it has been so impoverished by the government of Costantinople.

Following the treaty of Aix-la-Chapelle, Venice tries to win the good graces of Austria.

The ruling circles become more conservative. The treasuries are empty, and in 1717 the State even puts up for same the shops of the *Procuraties* and those around the bell-tower. Public works continue, nevertheless; in 1723, Tirali redesigns the paving of the Piazza and develops the Piazzetta; beginning in 1744, protective dikes are built along the coast; they are four kilometers long and 16 meters wide.

The canals are slated to be covered up, by the launching of a series of works which were to be even too extensive in the 19th Century.

Everywhere, works involving the upkeep and modernization of palaces and houses continue. The taste of the epoch is expressed in facades of churches, which are embellished with statues not to the glory of God or the saints, but to the vanity of the richest families.

The architects who worked at the improvement of the churches were also encharged with the enlargement and bringing up-to-date of the palaces of the nobility, and especially of the *nouveaux riches* and the recent purchases of titles who, before they can be become aristocrats must demonstrate that they are able to assume a standard of living becoming the title they wish to assume.

This was not the only way in which the nobility enriched the patrimony of the city. The many theaters found there belonged each to a noble family – only the last and biggest, the *Teatro della Fenice*, was built by a society of nobles.

In addition, the concerts of the hospices were added to the theatrical spectacles to attract amateurs. Monteverdi, the Marcellos, Vivaldi and Galluppi were among those who directed their workds.

The government also tries to bring its institutions up to date. Liberal measures are taken. The Free Masons are allowed to open a lodge, and religious orders are suppressed. And, in 1775, to rejuvenate the Grand Council, it was decided to welcome into it forty families from the mainland, but scarcely ten accepted the offer. The intellectuals are dissatisfied, and some nobles who belong to the Masonic Lodge burn the Arsenal in 1785.

The French Revolution is echoed in Venice. Finally, on May 12, 1797, the Grand Council meets for the last time. The people wish to keep the Doge on the throne and see the flag of the Republic fly – but on the 10th of June the *Procuraties* become the « Gallery of Liberty and Equality ». In the month of October, the treaty of Campoformio gives Austria supremacy over Venice. The Republic lasted, according to Venetian historians, 1377 years.

Economic difficulties had started well in advance of Bonaparte's campaigns. During forty years, trade was maintained at around 14 million ducats a year, but the Orient no longer furnished anything except raw cotton and coffee; the hinterland was dominated by Central Europe and,

le Grand Conseil se réunit pour la dernière fois. Le peuple veut garder le Doge sur le trône et voir le drapeau de la République flotter – mais dès le 10 juin les Procuraties deviennent la « Galerie de la Liberté et de l'Egalité ». Au mois d'octobre, le traité de Campoformio donne à l'Autriche la souveraineté sur Venise. La République avait duré, d'après les historiens vénitiens, 1377 ans.

Les difficultés économiques avaient commencé bien avant la campagne de Bonaparte. Depuis quarante ans les échanges se maintenaient autour de quatorze millions de ducats par an, mais l'Orient ne fournissait plus que du coton brut et du café, l'hinterland était réduit à l'Europe Centrale, et (surtout) à la plaine du Pô. L'Arsenal fonctionnait toujours, et Venise gardait une marine de guerre assez grosse.

La passation des pouvoirs à la chute de la République se fit mal, des fonctionnaires qualifiés furent remplacés par gens inefficaces, la noblesse abandonna toute activité publique et se retira dans les maisons de campagne, laissant les militaires confisquer et spolier comme bon leur semblait.

La dégradation de la ville apparaît nettement pendant la première occupation autrichienne. Elle continue sous Napoléon, bien que l'empereur ait voulu donné une grande importance à la région et à ses villes, Venise bénéficiant ainsi de travaux importants.

La plupart des travaux étaient cofiés à Selva, formé par ses voyages à travers l'Europe, surtout en Angleterre. Il eût à aménager le cimetière de Saint Christophe, et deux jardins, l'un à la pointe orientale de l'archipel, l'autre dans la Giudecca (qui ne fut pas exécuté). Le jardin de Castello exprime encore l'expérience acquise par Selva à l'étranger, ne serait-ce que par sa surface abondante par rapport à l'étendue de la ville. Les destructions d'édifices moyenâgeux qu'il fit pour aménager le jardin reflétaient les tendances esthétiques de son époque.

Selva ne pouvait pas tout faire. Il fut fait appel à d'autres, choisi en général par Antolini, qui dirigeait tout depuis Milan, capitale du royaume. Ainsi Giuseppe Soli bâtit l'aile nouvelle des Procuraties, lourde et mal proportionnée, à laquelle il fallut sacrifier San Geminiano, de Sansovino.

Sous Napoléon, la ville subit une crise marquée. Les nobles étaient ruinés, et donc leurs palais à l'abandon. Ils furent même parfois détruits parce que leur entretien était devenu impossible. Les immeubles avaient un prix dérisoire. En 1813, la population était descendue à cent mille habitants, les industries textiles avaient pratiquement disparu.

La ville avait un aspect désolé: édifices croulants, mediants, chômeurs. Au contraire, Trieste se développe, même après le retour des Autrichiens.

L'économie vénitienne se développe à nouveau après 1838, avec la création des sociétés d'éclairage, d'adduction d'eau et des chemins de fer. Un pont de 3 kilomètre et demi est enfin construit entre Venise et le continent (1841-46) et permet au chemin de fer d'atteindre la ville. Mais la construction de la gare entraîne la destruction de Sainte Lucie, de Palladio, ainsi que de quelques palais et d'un couvent.

La révolution de 1848 arrête toute initiative. La résistance jusqu'au bout ruine la ville. En 1850 deux cents entreprises quittent Venise, et il faut attendre le rattachement au royaume d'Italie pour que l'économie reprenne. En 1880 on achève la gare maritime, le trafic du port double la décennie qui suit.

Le visage de la ville se modifie en fonction des exigences et des possibilités des habitants. Ceux-ci étant, semble-t-il, persuadés que Venise devait permettre à ses habitants de mener une vie comme dans les autres villes, il est décidé de combler beaucoup de canaux même pour des raisons hygiéniques, qui devaient se révéler inexistantes. De plus, les restaurations des monuments tournent au pastiche.

Toutefois, une reprise de la vie artistique s'amorçait, par les architectures « Art Nouveau » de Sullam, et la fondation de la Biennale, en 1895. Le tourisme prend un nouvel essor avec les hôtels et les établissements balnéaires du Lido.

A Venise, dans un milieu naturel tout-à-fait exceptionnel, une communauté humaine a su montrer son énergie en faisant naître une ville fragile, mais qui a eu une longue existence en renouvelant sans cesse l'acte de volonté prodigieux de ses origines. Dans un monde dominé par les féodalités, au milieu d'immenses empires, la République avait su se constituer un vaste domaine, qu'elle a pu conserver longtemps en tirant le meilleur parti des capacités de gestion et de la probité de ses citoyens. Ceux-ci dédiaient à la ville l'expérience acquise dans le commerce en passant les années de la maturité à son service. Toutes les classes participaient à la vie de la société, qui peut subsister parce que chacun avait le sens de l'intérêt général et le désir de voir la communauté prospère. Même si les conditions économiques, politiques et sociales ont bien changé, la ville continuera encore à vivre tant qu'elle gardera le désir et la volonté de perpétuer son héritage.

above all, the Po plain. The Arsenal still functioned, and Venice maintained a rather large war fleet.

The transfer of power at the fall of the Republic was poorly handled, with qualified officials being replaced by inefficacious people; the nobility abandoned all public activity and retired to its country houses allowing the military to confiscate and despoil as they wished.

The degradation of the city is apparent under the first Austrian occupation. It continues under Napoleon, even though the Emperor tried to give a great deal of importance to the region and its cities, Venice thus receiving with important works.

Most of the works were confided to Selva, formed by his travels across Europe, and especially in England. Ha was given the task of improving the cemetery of Saint Christopher and two gardens, one at the eastern point of the archipelago, the other in the Giudecca (which was not executed). The Castello Garden expresses even yet the experiences acquired by Selva abroad, if only because of its important surface with respect to the expanse of the city. The destruction of medieval structures which he undertook to install the garden reflect the aesthetic tendencies of his epoch.

Selva could not do everything. Others were called in, chosen in general by Antolini, who directed everything from Milan, capital of the kingdom. Thus, Giuseppi Soli built the new wing of the *Procuraties*, which is heavy and badly-proportioned, and to which was sacrificed San Giminiano by Sansovino.

Under Napoleon, the city underwent a marked crisis. The nobles were ruined, and their palaces abandoned. Sometimes they were even destroyed because their upkeep became impossible. The buildings had a derisory price. In 1813, the population was down to 100,000 inhabitants, and the textile industries had practically disappeared.

The city had a desolate aspect: buildings were crumbling, and the streets were filled with beggars and unemployed. Trieste, on the contrary, developed, even after the return of the Austrians.

Venetian economy begins to develop afresh after 1838, with the creation of lighting societies, the arrival of water and the railways. A 3½ kilometer bridge is finally built between Venice and the continent (1841-46) which permits the railway to reach the city. But the construction of the station brings about the destruction of Saint Lucy's of Palladio, of several palaces and a convent.

The 1848 revolution stops all initiative. The last-ditch resistance ruins the city. In 1850, 200 enterprises leave Venice, and it is only with its attachment to the Kingdom of Italy that the economy picks up again. The naval station is finished in 1880, and port traffic doubles in the decade that follows.

The face of the city changes because of requirements and possibilities of its inhabitants, who are persuaded, it seems, that Venice should permit its residents to lead a life like that of other cities. It is decided to fill in many canals for hygienic reasons, which are revealed to be nonexistent. In addition, the restoration of monuments turns to pastiche. Still, a renewal of artistic life begins, with the « Art Nouveau » creations of Sullam and the founding of the Biennial, in 1895. Tourism takes on new life with the building of hotels and bathing establishments on the Lido.

At Venice, in a natural environment which is absolutely exceptional, a human group has known how to show its energy in giving birth to a city which is fragile but which has had a long life through ceaseless renewal of the fantastic act of will of its beginnings. In a world dominated by feudalism, among vast empires, the Republic managed to constitute a vast domain, which it kept for a long time by utilizing to the maximum efficiency its managerial capacities and the probity of its citizens. They dedicated to the city the experience acquired in trade, and passed the years of their maturity in its service. All classes participated in the life of society, which lasted because each person had a sense of general interest and the desire to see the community prosper. Even of the economic, political and social conditions have greatly changed, the city will continue to live and will maintain the desire and the will to perpetuate its heritage.

Venise dans l'histoire des établissements humains (page 7)

L'histoire des établissements humains de la lagune commence sans doute au moment où les populations des villes romaines de la région virent dans les îles des abris sûrs à la fois contre les incursions terrestres des barbares et les attaques maritimes des pirates.
De plus, le milieu naturel de la lagune aidait ces populations à résoudre des problèmes pratiques importants de la ville qui allait naître – assainissement, alimentation en eau, transports, ravitaillement, construction. Aidés par l'héritage d'une civilisation millénaire, les hommes modelèrent peu à peu les îles qui émergeaient de la lagune, en stabilisant le tracé des canaux le long desquels étaient bâties les maisons.
La chronique du diacre Jean (début du XI.ème siècle) est le document le plus ancien de l'histoire vénitienne. Il y est fait état d'une « ville » qui était née sur la rive gauche du canal principal, entre Saint-Marc et Rivoalto.
Autour de l'an Mil, le développement des échanges renforce, comme dans tout le reste de l'Italie et de l'Europe, lo structure et la population de la ville naissante.
Dès l'époque de Pietro Tribuno, toujours vers la fin du premier millénaire, on parle de rénovation du patrimoine immobilier. La ville est déjà bien équipée, la Monnaie sur la rive gauche du canal, l'abattoir quelque part sur la rive droite, le Palais des Doges à Saint-Marc, gardé par une enceinte fortifiée. De ce premier palais, il ne reste rien: ses édifices en bois furent détruits par un incendie allumé par le peuple en colère, en 976, qui détruisit également trois cents maisons et l'église des Saints Marc et Théodose.
En 1803 il est fait état de l'existence d'environ soixante-dix paroisses, qui étaient autant de circonscriptions administratives (*confinia*), divisées en quartiers (*contrade*) ayant chacun un chef. Cette organisation traduit sûrement un processus d'unification urbaine désormais achevé, correspondant certainement à l'unification de la société de la ville. La structure de Venise se faisait sans doute plus complexe, les chemins (*calli*) s'ajoutant aux canaux pour mieux desservir toutes les propriétés bâties à l'intérieur des îles. Ces chemins sont publics, et l'Etat aide les propriétaires qui assèchent les étangs ou aménagent les berges des canaux et les bords de la lagune. Ces travaux étant coûteux, il est fréquent que les maisons soient bâties sur des terrains appartenant à des tiers et cédés en bail emphythéotique (*terraticum*).
Au XII-ème siècle Venise est déjà riche, même si l'extension de ses territoires est freinée par Byzance. La troisième église de Saint Marc est achevée en 1094, en 1104 l'Arsenal est mis en chantier. Deux incendies ravagent la ville en 1105 et en 1106, mais dix ans plus tard tout est déjà reconstruit; toutefois, deux tremblements de terre, en 1116 et en 1120, détruisent des églises, l'évêché et les maisons qui l'entourent.
A la suite de ces destructions, la ville se transforme La *Piazza* est doublée, la *Piazzetta* s'enrichit de ses deux colonnes (1172), qui expriment une volonté déterminée de faire du grandiose, en traduisant un programme qui visait à étendre à toute l'île de Saint-Marc cette forme d'organiser les espaces urbains.
L'administration est hiérarchisée par la constitution de six districts (« sixtiers »), chacun ayant à sa tête un magistrat choisi parmi les membres du *Consilium Sapientum* institué en 1143. Ces institutions expriment à la fois le désir de contrebalancer les pouvoirs du Doge, et la volonté de mettre en place un système communale.
Le XIII.ème siècle commence par la conquête de Constantinople par les croisés. La spoliation de la ville enrichit Venise, dont les palais vont exprimer un goût nouveau et marqué pour les couleurs, qui animeront bientôt les façades.
L'hypothèse que l'idée d'un transfert de la capitale de la République à Constantinople ait pu circuler à ce moment-là ne semble pas pouvoir être étayée. Venise avait déjà toutes les caractéristiques sociales et économiques d'un grand marché servant de « pont » entre l'Orient et l'Occident.
L'organisation de la ville se renforce. Un service des travaux hydrauliques est créé en 1282. Parallèlement aux écoles religieuses naissent les écoles des corporations, qui entraînent une grande activité du bâtiment pour la construction des établissements d'enseignement, qui deviendront de nouveaux points forts de la structure urbaine. Les écoles religieuses surtout, entourées d'un habitat qui dépendait d'elles, devaient marquer, dans les premiers temps, la forme urbaine.
L'activité économique se modifie grâce à l'augmentation du niveau de vie suscitée par les échanges, à la croissance de la population, et à la naissance d'activités de production – ce qui crée une aristocratie de l'argent qui trouve dans sa richesse les bases pour s'assurer le pouvoir politique.
Le plan de 1346, redessiné par Temanza en 1781 (planche VIII, page 24) montre la structure compacte qu'avait déjà la ville, qui pouvait être

Venice in urban history (page 7)

This article is by Egle Trincanato.
The history of the human settlements around the lagoon begins without a doubt at the time when the population of the Roman cities of the region saw the islands as shelters safe both from the terrestrial incursions of the barbarians and the maritime attacks of the pirates. In addition, the natural milieu of the lagoon helped these populations to solve important practical problems, such as sanitation, water supply, transportation, food supplies and building, in the city which was to be born. Aided by the inheritance of a thousand-year-old civilization, men modeled little by little the islands which emerged from the lagoon, stabilizing the outlines of the canals along which the houses were built.
The chronicles of the Diacre John (beginning of the Eleventh Century) is the oldest document of Venetian history. It takes note of a « city » wich rose on the left bank of the principal canal, between Saint-Mark and Rivoalto.
Around the year 1,000, the development of trade accelerates, as in all the rest of Italy and Europe, reinforcing the basis and the population of the growing city.
During the epoch of Pietro Tribuno, again toward the end of the first millennium, there is talk of the renovation of the city's buildings. The city already has good facilities, the Mint on the left bank of the canal, the slaughterhouse somewere on the right bank, the Palace of the Doges at Saint-Mark's surrounded by a fortified enclosure. Nothing remains of the first palace; its wooden structures were destroyed in a fire lighted by a furious population in 976; the fire also destroyed 300 houses and the church of Saint Mark and Saint Theodore.
In 1083, mention is made of the existence of around seventy parishes, which were equally administrative subdivisions (confinia), divided into districts (contrade), each one having a chief. This organization is surely the result of a unity process later achieved, corresponding most certainly to the unification of the city society. The organization of Venice became without a doubt more complex, with roads (calli) added to the canals to better serve all the properties constructed inside the islands. These roads are open to the public, and the Government helps the owners who are engaged in drying out swamps or developing the canal banks along the lagoon. These works were costly, so houses were frequently built upon sites belonging to third parties and leased.
In the Twelfth Century, Venice is already rich, even if the extension of its territory is braked by Byzantium. The third Church of Saint Mark is finished in 1094; in 1104 the Arsenal is under construction. Two fires ravage the city in 1105 and 1106, but ten years later the razed areas have already been rebuilt; then, however, two earthquakes, in 1116 and in 1120, destroy the churches, the bishop's palace and the houses surrounding it.
Following this destruction, the city is transformed. The Piazza is doubled in size, the Piazzetta enriched with two columns (1172), the expression of a determination to achieve grandeur, the practical results of a program intended to extend to the entire Island of Saint-Mark this form of disposing of urban space.
The administration is given a hierarchy through the constitution of six districts (sestieri, or « sixters »), each one under a magistrate chosen among the members of the *Consilium Sapientum* instituted in 1143. These institutions express simultaneously the desire to counterbalance the powers of the Doge and the establishment of a communal system.
The Thirteenth Century begins with the conquest of Constantinople by the crusaders. The spoiling of the city enriches Venice, the palaces of which will express a new and marked taste for color, which soon enlivens their facades.
The hypothesis that the idea of transferring the capital of the Republic to Constantinople was considered at that time seems to be well-founded. Venice already had all the social and economic characteristics of a great market serving as a « bridge » between the Orient and the Occident.
The organization of the city is reinforced. The service of water control was created in 1282. At the same time as religious schools are being founded so are the corporation schools, which make for a great activity in the building of learning establishments, which are to become new strong points in the city structure. The religious schools especially, surrounded by living quarters depending upon them, are to make their mark upon the city structure from the earliest times.
Economic activity undergoes modification thanks to the rise in the standard of living occasioned by trade, to population growth and to the birth of production activities, which create a moneyed aristocracy which uses its wealth to assume political power.
The 1346 plan, redrawn by Temanza in 1781 (plate VIII, page 24) shows the compact structure which the city already had, which could

considérée comme achevée dans ce qui existait par le grandiose de ses éléments, même si la croissance devait continuer autour de ce qui était bâti.

D'ailleurs, si on rapporte les éléments de ce plan sur une carte de nos jours, il est possible de reconstruire, par ce qui existe et ce qui peut être retrouvé grâce aux documents d'archives, le tissu urbain de cette époque. L'organisation de la ville est déjà apparente, avec ses canaux qui déterminent la structure des implantations dans les îles – les plus longues et étroites étant coupées par de *calli* perpendiculaires aux berges (cette organisation est celle des villages bâtis sur les digues naturelles entre la mer et la lagune), les îles plus cartées étant organisées en un système de « peignes » partant d'une rue centrale sur laquelle donnent les pignons de départ des rangées de maisons, et plus rarement les façades principales.

Les îles dominées par une place (*campo*) ont naturellement une structure centrale, les *calli* partant du *campo* et se dirigeant vers les canaux principaux. Les façades donnent sur les canaux, ainsi que parfois les murs de clôture des jardins, ce qui crée une symbiose entre les deux rives. Lorsque le *campo* donne sur un canal, et est dominé par un monument religieux, les *calli* qui rayonnent sont les artères principales d'un système ramifié.

Les *campi* ont toujours un puits abondamment décoré qui est leur élément principal, ne serait-ce que par sa fonction d'organisation des courants de circulation, ou parce qu'il marque le centre de la place. C'est dans ces places que les gens vivaient et se rencontraient, où s'organisaient les processions à la sortie des églises et des écoles, où avait lieu le marché où se tenaient les fêtes.

Les architectures exprimaient la position sociale des occupants – les *palais* des nobles, les *maisons* des bourgeois, puis celle du peuple.

Le palais est le seul élément à subir des changements, au moment où il n'est plus une grande maison avec l'entrepôt du patricien qui est également un marchand, mais devient réellement le palais d'un gentilhomme qui gère ses biens.

Les maisons bourgeoises expriment le caractère du Vénitien entreprenant, esprit libre et curieux dont l'image la plus classique est à voir dans Marco Polo.

Quant au peuple, il devait se contenter de loger dans des maisons toutes pareilles, placées en rangées aux limites de la ville, dont quelques tableaux permettent de reconstruire l'aspect (Bellini, « Miracle de la Croix », à Saint Laurent).

Au cours du XIV.ème siècle, la ville s'agrandit encore un peu pour mieux installer ses cent mille habitants, dont la peste de 1348 emportera une bonne partie. L'Arsenal est reconstruit et agrandi, des entrepôts de céréales sont bâtis, des digues sont construites contre la mer, une contribution obligatoire est instituée pour creuser des canaux et entretenir la voirie. L'éclairage des rues devient obligatoire, et est à la charge des habitants du quartier.

Le plan de 1500, dû à Jacopo de Barbari, permet de retrouver les édifices du plan précédent et nous donne par conséquent deux images de Venise, l'une du XII.ème siècle, l'autre du XIV.ème, les deux étant « gothiques »; mais le deuxième plan a déjà quelques formes annonçant la Renaissance (voir figure XV, pag. 34).

L'organisation administrative et politique de la ville est définie depuis le début du IV.ème siècle. Le pouvoir politique, l'administration et la justice sont à Saint Marc, le pouvoir économique, avec ses administrations, est au marché de Rialto.

Les actes du Sénat contiennent pour la première fois en 1346 une décision concernant la construction de maisons pour les citoyens ayant bien mérité de la Patrie, les bénéficiaires étant les marins et les ouvriers de l'Arsenal.

Sous le doge Foscari (1423-57) l'architecture s'enrichit d'œuvres et de formes nouvelles, avec la reconstruction de l'aile du Palais des Doges donnant sur la *Piazzetta*, et avec la construction de palais gothiques tout neufs ou remplaçant des palais du XIII.ème siècle. Ces palais ont une architecture nouvelle, où la façade n'est plus le seul grand élément, le volume bâti et le traitement des angles jouant un grand rôle dans la création architecturale (Ca' Foscari, fig. XVI, page 35, Palais des Doges, Hôtel van Axel, Ca' d'Oro).

La reconstruction des vieilles Procuraties donne un nouvel habit architectural à la *Piazza*, le volume intérieur restant celui défini au XII.ème siècle.

Les doges Tomaso Mocenigo et Foscari encouragent d'ailleurs les investissements dans la construction, probablement du fait du ralentissement des échanges. Au milieu du XV.ème siècle la ville est bien équipée pour exercer les fonctions économiques basées sur le marché de Rialto, où convergent les hommes, les marchandises et les intérêts, qui se rencontrent, s'échangent et se défendent dans des architectures toutes neuves.

En 1500, Jacopo de Barbari dessine son plan tridimensional, une gra-

be considered as achieved as far as its grandiose elements are concerned, even if growth was to continue around the part already built.

Besides, if we compare the elements of these plans with a map of the present day, it is possible to reconstruct, through that which exists and that which may be retraced thanks to the documents in archives, the city structure of the epoch. The organization of the city is already apparent, with its canals which determine the structure of the settlements on the islands – the longest and narrowest being cut by those *calli* which run perpendicular to the banks (this organization is that of villages built upon the natural dikes between the sea and the lagoon), the squarer islands being organized in a « comb » system, with a departure point in a central street faced with the gable walls of rows of houses, and, more rarely, the principal facades.

The islands dominated by a square (*campo*) have a natural central structure, the *calli* branching out from the *campo* in the direction of the main canals. The facades give upon the canals, as do sometimes the walls of gardens, which creates a symbiosis between the two banks. When the *campo* faces a canal, it is dominated by a religious monument; the *calli* which radiate from it are the principal arteries of a ramified system.

The *campi* are never without an abundantly decorated well, which is their principal element, if only because of its function as organizer of circulation currents, or because it marks the center of the square. It is in these squares that people lived and met, where church and school processions got underway, where the market was held and the local fetes took place.

The buildings expressed the social condition of their occupants: the palaces of the nobles, the houses of the bourgeois and then those of the people. The palace is the only element to undergo changes, at the time when it is no longer a great house with the warehouse of the patrician who is also a merchant, but becomes in reality the palace of a gentleman who administers his properties.

The bourgeois houses express the character of the enterprising Venetian, that free and curious spirit which has its best-known image in the person of Marco Polo.

As for the people, they had to be content to live in houses which were all the same, lined up in rows at the limits of the city; certain paintings (for example, Bellini's « Miracle of the Cross » at San Lorenzo) help us reconstruct their aspect.

During the Fourteenth Century, the city grows a little more to better accomodate its hundred thousand inhabitants, a major part of whom will be decimated by the plague in 1348. The Arsenal is reconstructed and enlarged, cereal warehouses are built, dikes against the sea are raised, and a obligatory tax is instituded to dig canals and keep up the traffic network. The lighting of streets is made a requirement and is at the expense of the inhabitants of the quarter.

The 1500 plan, made by Jacob de Barbari, allows us to rediscover the structures of the preceding plan and gives us as a consequence two images of Venice, one of the Thirteenth Century city, the other of the Fourteenth, both « Gothic »; but the second plan already has a few forms which herald the Renaissance (see Plan XV, page 34).

The administrative and political organization of the city was defined at the beginning of the Fourteenth Century. Political power, administration and justice are at Saint Mark's; economic power, with its administration, is at the Rialto Market.

The Senate Acts contain for the first time in 1346 a decision concerning the construction of houses for citizens who have served the Fatherland with particular merit, the beneficiaries being the sailors and workers of the Arsenal.

Under the Doge Foscari (1423-57), architecture is enriched with new works and forms, with the reconstruction of the wing of the Palace of the Doges giving on the Piazzetta, and with the building of entirely new Gothic palaces to replace the palaces of the Thirteenth Century. These palaces have a new form, with the facade no longer the only important element but the constructed volume and the treatment of angles playing a great role in the architectural creation (Ca' Foscari, figure XVI, page 35, Palace of the Doges, Hotel van Axel, Ca' d'Oro).

The reconstruction of the old Procuraties gives a new architectural cloak to the Piazza, the interior volume remaining that defined during the Twelfth Century.

The Doges Tomaso Mocenigo and Foscari also encourage investment in building, probably because of the slowing down of trade. In the middle of the Fifteenth Century, the city is well equipped to exercise economic functions based upon the Rialto Market, point of convergence for men, merchandise and interests, which meet, exchange and are defended in brand-new structures.

In 1500, Jacopo de Barbari draws his three-dimensional plan, a grandiose engraving. This document shows the process of formation of the townscape across the centuries, as the city stabilized during the *Quat-*

vure grandiose. Ce document dévoile le processus de formation du milieu urbain à travers les siècles, et montre ce milieu tel qu'il s'était stabilisé pendant le *Quattrocento*. Nous y voyons la progression de la voirie à travers la ville, les *calli* étroites s'élargissant dans les *campi* entourés d'architectures de toute nature. Nous saisissons d'un seul coup d'œil la variation continue de l'espace urbain entre les voies fermées et les places, et nous comprenons la fonction des nombreux *campi* où dominaient les architectures symboliques, c'est-à-dire l'église et son campanile.

La métamorphose de l'architecture apparaît également dans le plan de Barbari. Le goût byzantin fait place aux fortes expressions des premiers édifices gothiques, puis les raffinements du Quattrocento, gothique ou Renaissance, s'effacent devant une organisation plus classique, à la romaine. En effet, ce sont des architectes romains qui donnent son caractère à l'architecture monumentale, dès la fin du siècle, Sansovino, Palladio, Scamozzi, Ammannati, qu'ils aient toujours travaillé dans la ville des papes, ou qu'ils y aient été seulement formés.

Mais ces architectures épousent toujours une forme urbaine ancienne. Néanmoins le puissant élan d'une organisation urbanistique plus dynamique apparaît dès le XVI.ème siècle, avec Palladio, qui donne un sens nouveau, annonçant le baroque, à la forme des îles et des espaces dans lesquels il place ses architectures religieuses. Les masses de ces monuments restent en un certain sens étrangères au milieu environnant, ou même se forment un nouveau milieu, quand l'espace est libre (San Giorgio, projet de Palladio au concours pour le pont de Rialto).

Le pont de Rialto, tel qu'il est, exprime la puissance de l'architecture nouvelle. Le pont qui'il a remplacé était en bois, presque transparent, et laissait donc libres les vues à travers le canal: le fait que le projet, parti d'une idée lancée en 1507, n'ait été achevé qu'en 1590 montre les hésitations des Vénitiens devant une décision d'une aussi grande importance pour le paysage de leur ville.

Les façades des palais se placent dans un paysage d'architectures modestes qu'elles ignorent, en imposant leurs rythmes classiques. Seule la place Saint-Marc peut accueillir des architectures nouvelles plus robustes sans que son paysage soit troublé.

L'incendie du marché de Rialto, en 1514, ne permet pas d'y rénover la structure urbaine d'après le projet de Fra Giocondo. La résistance des traditions et le respect de la proprieté privée auront le dessus. La voirie et la répartition des activités resteront les mêmes.

Vers le milieu du siècle les chantiers de deux îles nouvelles sont ouverts à Dorsodure et à Castello. Les rues sont perpendiculaires aux canaux, comme le veut la tradition dans les îles plutôt allongées. Les maisons sont bâties le long de *calli* élargies au autour de cours. Elles sont construites en bonne partie par la Procuratie de Saint-Marc par *Amore Dei*, au bénéfice de la petite bourgeoisie et du peuple.

Ces architectures naissent et les grands travaux s'achèvent pendant que la République doit longtemps se défendre de tous les côtés.

La vie de la communauté continue de mieux s'organiser. Les registres de baptême sont ouverts dans les paroisses en 1503. Une banque publique remplace en 1584 les banques privées qui avaient fait faillite l'une après l'autre. Les recensements sont renouvelés après celui de 1540. De nouveaux puits d'eau potable sont creusé. Des chaires d'humanités sont instituées.

Au début du XVII.ème siècle la cour des Palais des Doges est achevée, telle que nous la connaissons de nos jours: plutôt qu'une cour, c'est une place intimement liée à la Place Saint-Marc.

Les architectures baroques s'insinuent parmi celles du manièrisme sans troubler la ville par des rues ou des places nouvelles. Elles sont beaucoup mieux assimilées par la tradition urbaine de Venise même quand elles éclatent avec de puissantes forces plastiques qui viennent remplacer d'humbles édifices anciens et se placent dans des espaces grandioses, comme c'est le cas de l'église de la Salute, qui parvient à ne pas être étrangère aux valeurs esthétiques de la ville même avec ses dimensions gigantesques, et même en modelant des espaces inhabituels à Venise.

Les façades baroques des palais ont un rythme fantastique grâce aux libertés inaccoutumées que prennent les architectes dans l'emploi des éléments de construction et de décoration. Ces palais ont donc un aspect sensiblement plus riche et un air d'adhésion au milieu de la ville qui les différencient sensiblement de ceux du *Cinquecento*.

Au XVIII.ème siècle la République lutte pour survivre. Ses dernières années apportent assez peu d'architectures nouvelles. Le plan de Ludovico Ughi, de 1729, souvent reproduit dans les guides, montre Venise à la fin de son premier millénaire.

Ce plan est une image précise de la voirie et du système de canaux. Il contient tous les toponymes, c'est un relevé exact des *calli* et des *campi*, et il donne l'emplacement de tous les ponts et des bacs. Les architectures de cette période sont en général des reconstructions d'édifices anciens en mauvais état; la plupart sont néoclassiques. Les maisons

trocento. In it we see the progression of the pedestrian ways across the city, the narrow *calli* widening into the *campi* which are surrounded by all kinds of architecture. We seize at a glance the continual variety of the townscape between closed ways and squares, and we understand the function of the numerous *campi* which are dominated by symbolical structures, that is churches and bell towers.

The metamorphosis of architecture also appears in the Barbari plan. Byzantine taste gives ground to strong expression in the first Gothic buildings, then the refinements of the Quattrocento, Gothic or Renaissance, are effaced before a more classical, Roman organization. In fact, Roman architects determine the character of monumental architecture starting at the end of the century – Sansovino, Palladio, Scamozzi, Ammannati – whether they had always worked in the city of the Popes or whether they were merely educated there.

But these architectures always wed an ancient urban form. Nevertheless, the powerful *élan* of a more dynamic urbanistic organization appears during the Sixteenth Century, with Palladio, who gives a new direction which announces the Baroque, to the form of the islands and the spaces in which he places religious structures. The masses of these monuments remain in a certain sense foreign to their environment, or even form an environment of their own, when space is free (Saint-George, project of Palladio for the competition for the Rialto Bridge).

The Rialto Bridge, as it is, expresses the power new architecture. It replaced a woden bridge which was almost transparent and therefore left a free view across the canal. The fact that the project, which grew out of an idea launched in 1507, was not built until 1590 shows the hesitation of the Venetians to make a decision which had such importance for the townscape of their city.

The facades of the palaces are placed in a townscape of modest structures which they ignore, imposing their classical rhythms. Only Saint Mark's Square is able to welcome more robust new architecture without troubling its appearance.

The fire of the Rialto Market in 1514 does not allow for the renovation of its organization according to the project of Fra Giocondo. The weight of tradition and the respect for private property will have the upperhand. The traffic network and the distribution of activities will remain the same.

Towards the middle of the century the construction sites for two new islands are opened at Dorsoduro and Castello. The streets are perpendicular to the canals, according to tradition in islands which are rather on the long side. Houses are built along enlarged *calli* or around courtyards. They are mainly built by the Saint Mark's Procuratie by *Amore Dei*, for the benefit of the lower middle class and the masses. These structures rise and the great projects are finished while the Republic is engaged in lengthy self-defense on many fronts.

The life of the community continues to perfect its organization. Baptismal registers are opened in the parishes in 1503. A state bank replaces in 1584 the private banks which, one after another, failed. Census-taking is renewed after the 1540 census. New drinkingwater wells are dug. Humanities professorships are instituted.

At the beginning of the Seventeenth Century, the courtyard of the Doges' Palace is finished in the form it has today; rather than a courtyard, it is a square intimately linked to Saint Mark's Square.

Baroque architecture joins that of mannerism without disturbing the city with new streets of squares. They are much better assimilated by the urban tradition of Venice, even when they explode with powerful plastic forces which replace humble old buildings and are placed in grandiose spaces, as is the case for the church of Salvation, which somehow succeeds in not being foreign to the aesthetic values of the city even with its gigantesque dimensions, and even in modeling unusual spaces in Venice.

The Baroque facades of palaces have a fantastic rhythm thanks to the unaccustomed liberties taken by the architects in the employment of construction and decorative elements. These palaces have, therefore, a noticeably richer aspect and an air of adhering to the city milieu which differentiate them appreciably from those of the *Cinquecento*.

During the Eighteenth Century, the Republic is fighting for its life. The last years bring relatively few new styles of architecture. The Ludovico Ughi plan, in 1729, which is often reproduced in guidebooks, shows Venice at the end of its first millennium. This plan gives a precise picture of the street and canal systems. It contains all the place names, it is an exact abstract of the *calli* and the *campi*, and it gives the location of all the bridges and the ferries. The architecture of this period is in general, reconstruction of old or crumbling buildings; most are neo-classical. The houses express chiefly the need to fit the maximum number of housing units into the constructed volume; organization moves away from tradition, but without being genuinely new; only the facades are treated to valorize aspect of these buildings.

expriment surtout le soucis de caser le maximum de logements dans les volumes bâtis; l'organisation s'écarte de la tradition sans être vraiment nouvelle, seules les façades étant soignées pour donner un aspect rehaussant le ton de ces architectures.

Les travaux les plus importants sont peut-être ceux de la Place Saint-Marc, où le revêtement en terre cuite est remplacé par des dalles de pierre d'Istrie, aux frais de la corporation des cordonniers (1729). Toute l'ambiance de la *Piazza* en a été transformée.

L'occupation française a été de courte durée – 1797, puis de 1805 à 1814 – mais ses conséquences ont été graves pour les richesses architecturales de Venise, la ruine des vieilles familles du fait de fiscalité écrasante, des réquisitions et des pillages n'ayant plus permis leur entretien. Néanmoins, le cadastre Napoléon permet d'avoir des plans à jour de toute la ville et de la lagune (relevée pour y aménager une base navale). Un projet de route entre Venise et le continent reliant la pointe orientale de l'archipel à la bande côtière est mis en chantier avec le comblement du canal de S. Anna, mais sans aller plus loin. Les aménagements « hygiéniques » ont la priorité, avec la création d'un cimetière unique et l'aménagement des jardins.

La Place Saint-Marc s'achève avec la construction de l'« aile Napoléon » (1807), qui fait disparaître l'église de San Geminiano (Sansovino) et un système urbain mouvementé au profit de la sécheresse horizontale d'architectures hors d'échelle cherchant une « perfection » urbanistique qui leur échappe.

Sous l'Autriche, Venise connut sans doute sa période de plus grande décadence, réduite comme elle l'était au rôle de petite ville de province. La moitié de la population est assistée par les pouvoirs publics.

Les travaux sont concentrés aux deux pointes de l'archipel. A l'extremité occidentale, on aménage la tête du pont du chemin de fer (1841-46) en construisant la gare (1865), à la pointe oriental l'Arsenal est pourvu d'une cale sèche.

L'agrandissement de la ville dans ces deux directions continuera d'ailleurs, jusqu'en 1958 (île du Tronchetto). Le chemin de fer, le pont routier, les entrepôts et magasins installés autour de la gare maritime devaient toutefois bouleverser tous les courants de circulation des chemins terrestres et des canaux. Certaines de ceux-ci sont d'ailleurs comblés, des rues nouvelles traversent la chair vive du tissu urbain, des quartiers nouveaux assez pauvres naissent sur des plateformes gagnées sur l'eau ou sur des espaces verts, et trahissent le milieu urbain à la fois dans son organisation sociale et dans sa structure spatiale et visuelle.

En fait, le XIX.ème n'a rien compris de Venise. C'était sans doute normal, puisque la technique devait apparemment résoudre tous les problèmes de la société urbaine, notamment en comblant les canaux pour... apporter à Venise le système routier jouissant de voies rectilignes relativement larges dont semblaient alors bénéficier les villes du continent – même si ce systême était complètement étranger à la structure de Venise.

Il est donc peu surprenant que des équivoques semblables fassent toujours peser de graves menaces sur la ville.

The most important works are probably those of Saint Mark's Square, where the life surface is replaced by flagstone from Istria, paid by the shoemakers' corporation, in 1729. The atmosphere of the Piazza is transformed as a result.

The French occupation is short – 1797, and then from 1805 to 1814 – but its consequences are grave for Venice's architectural wealth; the ruin of old families under the weight of crushing taxes, requisitions and pillage no longer permit architectural upkeep.

Nevertheless, Napoleon's ordnance survey brought up-to-date plans for the entire city and the lagoon (the latter drawn up to permit development of a naval base).

A project for a road from Venice to the mainland, linking the eastern point of the archipelago to the coastal stip, was begun along with the filling in of the Santa Anna canal, but discontinued. « Hygienic » improvements taking priority, with the creation of a single cemetery and the development of gardens.

Saint Mark's Square is finished with the construction of the « Napoleonic wing » (1807, which brings about the disappearance of the San Geminiano Church (Sansovino) and a lively urban system profitting the horizontal dryness of outsize architectures which seek an urbanistic « perfection » which escapes them.

Under Austria, Venice knew, no doubt, its most decadent period, reduced as she was to the role of little provincial town. Half her population was living on relief.

Public works are concentrated at the two points of the archipelago. At the western extremity, the bridgehead of the railway bridge is developed (1841-46) with the construction of the station (1865); at the eastern tip, the Arsenal is provided with a drydock.

The enlargement of the city in these two directions will continue, moreover, up to 1958 (Tronchetto Island). The railway, the highway bridge, the depots and stores installed around the maritime station, are nevertheless to disturb all the traffic movements of the roads and canals. Certain of the latter are filled in, new streets cross the heart of the city, and some poor new quarters grow up on the terrain won from the water or taken from park areas, causing the city to suffer both in its social organization and its spatial and visual structure.

In fact, the Nineteenth Century understood nothing of Venice. And that was probably normal, since it was supposed that technology would resolve all of the problems of urban society, especially through the filling in of the canals with the end of bestowing upon Venise a motorway system with the advantages of rectilinear, relatively wide streets, which then seemed beneficial to mainland cities – even though this system was completely foreign to the structure of Venice.

It is not, therefore, surprising that similar equivocations still exist as a serious threat to the city.

Synthèse de l'évolution de la structure de Venise (page 70)

Cet article est également d'Egle Trincanato. L'auteur y dégage quelques conclusions de caractère général, qui s'expriment notamment par l'idée que nous faisons de la ville, en tant que fait actuel – où la tradition stimule puissamment les suggestions concernant les développements à prévoir.

Venise est une de ces villes où la géométrie abstraite des formes domine le paysage et modèle la structure urbaine.

Le tissu urbain trouve ses origines et son organisation dans la pénurie de terrains à bâtir et dans la nécessité de former des espaces clos relativement modestes, où le sens de l'indéfini créé par le paysage lagunaire sans limites pouvait s'estomper.

Il s'est ainsi formé une ville qui possède une variété infinie d'architectures et d'espaces, et où même la verdure, liée à la maison, est à l'abri des regards, derrière les murs de clôture, hors du paysage urbain. Néanmoins, la variation des formes est toujours dominée par la géométrie des façades, nettement définie et limitée à chaque édifice, c'est-à-dire par une architecture de surfaces.

Le très grand intérêt de cette forme urbaine réside d'abord dans son expressions architecturale, qui traduit les besoins réels de la société, dont le profond réalisme apparaît dès les premiers siècles de construction de la ville.

Synthesis of the Evolution of the Structure of Venice (page 70)

This article was also written by Egle Trincanato. In it, the author also draws some conclusions of a general nature, which are expressed, notably, in the idea we have of the city as it is today, with tradition a powerful stimulant as far as suggestions for future developments are concerned.

Venice is one of those cities in which an abstract sense of geometry dominates the landscape and models the urban structure.

The urban fabric finds its origins and organization in the penury of buildings sites and in the need to form relatively modest enclosed spaces, in which the indefinite feeling created by the limitless lagoon setting can be effaced.

Thus, a city was formed possessing an infinite variety of architecture and urban spaces, in which even the gardens, linked to the houses, are sheltered from sight behind walls, outside the townscape.

Nevertheless, the variation in forms is always dominated by the geometry of the facades, distinctly defined and delimited in each building, that is to say, by a surface architecture.

The great interest of this urban form resides at first in its architectural expression, which translates the real needs of society, the profound realism of which is apparent from the first centuries in the city's construction.

Venice, in contrast to the limitless natural landscape around her, is

Venise, placée devant le paysage naturel illimité dans lequel elle est implantée, s'est refermée sur elle-même, en aménageant des espaces définis à la mesure de l'homme et constitués par des architectures compactes.

Il est essentiel de découvrir ce qu'expriment à présent ces formes du passé. Les trois éléments fondamentaux de la ville – le milieu urbain, les architectures, la société – appartiennent à une même unité qui s'exprime dans l'espace bâti.

Aucune autre ville ne peut autant que Venise être littéralement « conquise » par l'habitant ou le visiteur, surtout de nos jours où elle est la seule ville à avoir pu éviter l'invasion de l'automobile. Dans aucune autre ville il n'est possible de « plonger » dans l'espace urbain comme à Venise, surtout quand on parcourt les canaux, presque à fleur d'eau, sur une gondole. A pied, les vues changent constamment, par la succession permanente des *calli* étroites, qui débouchent sur les *campi* ou les berges des canaux, ou qui permettent d'apercevoir les espaces fermés des cours, c'est-à-dire par une suite de contrastes par les jeux d'ombres et de lumière, les asymétries constantes équilibrées par la fluidité des vues.

Les parcours terrestres mettent en évidence les sinuosités des canaux dans les croisements des deux systèmes, qui arrivent à l'improvise quand le piéton doit passer au-dessus de l'eau en montant sur les ponts permettant à la gondole de passer sous ce qui lie les îles entre elles.

Les ponts sont des points de vue exceptionnels qui offrent des perspectives inattendues du milieu urbain. Il faut toutefois se rappeler que cette façon de voir la ville est plutôt récente; autrefois les chemins terrestres étaient des compléments de la voie d'eau et donc le rapport entre les parcours et les architectures était inverse, les voies d'eau n'étant aujourd'hui plus guère utilisées que par les transports en commun, qui parcourent surtout le Grand Canal et quelques autres voies importantes.

La formation du tissu urbain n'a pas eu lieu simultanément sur tout le territoire occupé par la ville médiévale. Dans plans d'eau étendus ont subsisté longtemps. Le tissu s'est donc formé lentement et s'est stabilisé dès que tous les espaces libres ont été occupés.

La ville est donc née et a grandi sans forme préconçue, contrairement à beaucoup de villes continentales. Elle s'est cristallisée par une prolifération de noyaux qui se sont soudés peu à peu en s'efforçant d'établir des « points forts » permettant de créer un système urbain définitif.

La place Saint-Marc est l'expression la plus significative de cette volonté spontanée de faire naître une formè urbaine, le Grand Canal en est l'autre grand témoignage. Ces deux points forts extrêmement puissants établissent entre eux un rapport urbanistique admirable qui est la preuve la plus convainquante de la création endogène de la forme urbaine – le Canal par son méandre, expression d'une forme naturelle, mais qui devient une formidable architecture urbaine, la *Piazza*, née d'un effort d'architecture rationnelle fondée sur l'angle droit, par sa forme parfaite qu'elle a fini par atteindre à la Renaissance. Les deux points les plus forts ne doivent pas faire oublier ces grands éléments de la ville que sont les *campi*, non pas des « places architecturales » comme dans les autres villes, mais plutôt des « vides » urbanistiques – même s'ils ont maintenant perdu une partie de leur charme après le pavage des prés et le remplissage de certains des canaux qui les délimitaient.

Dans la juxtaposition des voies et des espaces libres, tout le tissu interstitiel ne semble servir, à première vue, qu'à joindre entre eux tous les points forts.

Le Grand Canal a perdu ses fonctions de centre économique de la République et de port de la ville, où les marchandises étaient également entreposées, et seules les architectures témoignent encore de son passé. Mais elles sont si importantes que son image est universellement connue.

Au milieu d'un double rideau architectural, le pont de Rialto marque l'emplacement du marché, jadis intégré au port du canal, mais qui reste encore aujourd'hui, en tant que marché de quartier, un témoignage de la vie urbaine telle qu'elle a été toujours. Les aménagements anciens participent encore à cette vie – le pont avec ses boutiques, sa voie axiale qui s'élargit dans le *campo* Saint Jacques, qui est presque un souvenir du forum de l'Antiquité, la souplesse des architectures, les espaces entre le Grand Canal et les venelles, les *calli* perpendiculaires au canal, avec leurs magasins.

Un miracle de rencontres architecturales et peu-être d'évènements heureux a « fait » la Place Saint-Marc, née de siècles d'élaborations lentes, de coopérations posthumes, d'adhésions subconscientes à ce qui avait déjà été fait, après qu'en des temps lointains, un architecte inconnu eût savamment composé ses espaces – l'un, grandiose, devant la chapelle ducale qui abrite la dépouille d'un Evangéliste, l'autre, perpendiculaire, ouvert sur le premier, débouche sur la vue incomparable du bassin. Depuis les temps les plus reculés ses tracés réguliers sont la caractéristique essentielle de la *Piazza*, qui rehaussent sa fonction dans le

turned in upon herself, developing defined spaces to man's measure and constituted of compact architecture.

It is essential to see what these forms from the past express in the present. The three fundamental elements of the city – the townscape, the buildings and the society – belong to the same unity which is expressed in built-up space.

No other city can be as literally conquered by the dweller or the visitor, especially in our time when it is the only city which has been able to avoid the invasion of the automobile. In no other city is it possible to dive into urban space as in Venice, especially when one travels over the canals, at water level, in a gondola. On foot, the views change constantly by the continuous succession of narrow streets which emerge into the fields or the banks of the canals or which permit one to glimpse the enclosed spaces of the courts, that is to say by a series of contrasts highlighted by the play of light and shade and by an assymmetry constantly balanced by the fluidity of the views.

The pedestrian ways place in evidence the sinousities of the canals in the crossings of streets and canals which arrive by chance when the pedestrian must pass over the water by climbing up over the bridges which link one isle to another and which permit the gondolas to glide beneath them.

The bridges are exceptional observation posts which offer unexpected townscape perspectives. It must nevertheless be remembered that this fashion of seeing the city is relatively recent; formerly, the pedestrian ways were complements of the waterways, and therefore the relationship between the transportation networks and architecture was in the opposite sense, the waterways today hardly used except for public transportation, which is active mainly in the Grand Canal and several other important ways.

The building of the city did not take place simultaneously over the entire territory occupied by the historic city. Vast ponds subsisted for a long time. The city was thus slowly formed and became stabilized from the time when the free spaces were built upon.

The city was therefore born and grew without a preconceived form, contrary to many continental cities. It crystallized through a proliferation of nuclei which grew together gradually through an effort to establish « strong points » permitting the creation of a definite urban system. Saint-Mark's Square is the most meaningful expression of this spontaneous desire to give birth to urban form; the Grand Canal is another example. These two strong points are extremely powerful and establish between themselves an admirable urban relationship which is the most convincing proof of endogenous creation of city form – the Canal by its meander, which is the expression of a natural form, but which becomes a striking urban form; the Piazza, born of rational architectural effort founded upon the right angle, by its form which it finally attained during the Renaissance. These two strongest points must not allow us to forget the grand elements of the city formed by the *campi*, which are not architectural squares as in other cities, but urban empty places which have now lost a certain part of their charm because the prairies have been paved and certain bordering canals have been filled in.

In the juxtaposition of waterways, footways and free space, the whole of the interstitial city seems to serve, at first sight, only to link one strong point to another.

The Grand Canal has lost its function as economic center of the Republic and city's port, where merchandise was also warenhoused; and only its architecture today witnesses to its past. But that architecture is so important that its image is universally known.

Connecting twin backdrops of architecture, the Rialto Bridge marks the location of the market, formely integrated with the port from the canal, but which remains today still as a neighborhood market, witness of city life as it has always been. The old buildings and streets share in this life still – the bridge with its little shops, the axial way which widens to meet the Saint-James *campo*, which is almost a souvenir of an antique forum, the suppleness of the architecture, the spaces between the Grand Canal and the little streets, the streets perpendicular to the canal with their stores.

A miracle of architectural encounters and perhaps of happy events has « made » Saint-Mark's Square, born of centuries of slow elaboration, of posthumous cooperation, of subconscious adhesion to what had already been done, after the wise composition of space in distant times by an unknown architect – one space, grandiose, in front of the Ducal chapel which shelters the remains of a Evangelist, the other, perpendicular, opening upon the first, reveals an incomparable view of the harbor. From the most distant times its regular outlines form the essential characteristic of the « Piazza » which valorize its function in the picturesque irregularity of the entire city, and which give it an autonomous signi-

pittoresque et l'irrégulier de toute la ville, et lui donnent une signification autonome qui la détache, la met en évidence en tant que symbole de l'importance suprême de la vie politique.

Le caractère exceptionnel de ces deux espaces centraux est souligné depuis toujours par leurs noms – *Piazza* et *Piazzetta*, toutes les autres places de la ville étant des *campi*.

Le « tissu de remplissage » entre ces points forts n'est pas moins beau ou moins important que ces « sommets urbains », même s'il saute moins aux yeux. Beaucoup estiment même que c'est là ce qui fait le charme de Venise – les *campielli*, les cours, les longues berges des canaux, les ponts étroits, les maisons aux architectures pittoresques qui ont fait parfois croire à certains que Venise était essentiellement une ville « romantique ».

Aujourd'hui, nous sentons que la structure compacte de la ville vieillit rapidement, de plus en plus vite depuis une cinquantaine d'années, en dépit de la protection de la lagune, qui la met à l'abri de la circulation automobile.

Il faudra admettre que Venise est au bout de son cycle de vie intense, que cette forme urbaine ne peut se métamorphoser pour mieux recevoir les activités que requiert la société contemporaine – et que ce n'est qu'en admettant ceci que Venise pourra être sauvée. Malheureusement, la Municipalité n'est pas en mesure d'accepter ces faits, ne serait-ce qu'à cause d'une mentalité étrangère aux soucis allant au delà des problèmes pratiques immédiats.

Il faut au contraire considérer Venise comme une communauté ayant une vie propre dans chacun de ses éléments, et dont le cycle historique « dynamique » est achevé. Il faut donc, pour sauver la ville, ouvrir un autre cycle de vie, fondé sur les fonctions symboliques des monuments, sur le prestige historique de ses structures urbaines, et l'organiser de manière à en faire un centre de caractère culturel et artistique dans sa vie même.

ficance which detach it, and highlight it, as a symbol of the supreme importance of political life.

The exceptional nature of these two central spaces has ever been underlined by their names – « Piazza » and « Piazzetta », all the other squares of the city being known as *campi*.

The « filler » between these strong points is no less beautiful or less important than these « urban summits », even if it is less readily apparent to the eye. Many believe that this is what makes Venice the charming city it is: the *campielli*, the water and pedestrian ways, the long banks of the canals, the narrow bridges, the architecturally-picturesque houses which have often made people think that Venice is essentially a « romantic » city.

Today, we sense that the compact structure of the city is rapidly growing old, more and more quickly during the past half-century, in spite of the protection of the lagoon, which has saved it from automobile traffic.

It must be admitted that Venice is at the end of its intense life cycle, that this urban form cannot metamorphose itself to better receive those activities made necessary by contemporary society; and it is only in admitting this that Venice can be saved. Unfortunately, the Municipality seems unable to accept these facts, if only because of a mentality which is unable to see beyond immediate practical problems.

Venice, on the contrary, should be considered as a community having a distinct life in each of its elements, with a « dynamic » historic cycle which has come to an end. Thus, in order to save the city, another cycle of life must be established, founded upon the symbolic functions of the monuments, the historic prestige of its urban structures, organized so as to make of them a center of cultural and artistic character in their very life.

L'évolution urbanistique de 1846 à 1962 (page 84)

Dans cet article, Romano Chirivi étudie les plans et les travaux faits à Venise depuis la construction du pont reliant la ville au continent.

Le système urbanistique de Venise est encore celui des origines, qui nous est parvenu intact. Ce qui l'a fait naître, c'est évidemment un milieu naturel unique au monde. Entièrement entourée des eaux de la lagune, la ville a eu à travers les siècles une croissance dont les étapes sont faciles à repérer, ayant toujours constitué des développements spatiaux plutôt modestes.

L'organisation de la ville est foncièrement centripète. Enveloppant le méandre du Canal, Venise a un seul « débouché » grandiose dans le bassin de Saint-Marc, qui fut jadis le port de la ville et sa fenêtre sur la mer, sa ressource principale (voir Fig. 1, p. 84).

La décadence de l'économie fondée sur les échanges maritimes devait susciter toute une série de projets, de discussions et de travaux qui tendaient, bie sûr, à donner à la ville un nouveau système économique, mais qui souvent ignoraient les caractéristiques profondes de l'organisation urbaine et les raisons économiques qui, au cours de son histoire, avaient ainsi modelé la ville.

L'instinct de « s'accrocher à quelque chose » joue dès qu'apparaissent les premiers signes de la crise économique, et cet instinct se traduit par ces projets de liaison avec le continent.

Après la tentative, sous Napoléon, de construire une route de la pointe orientale à la bande côtière apparaissent les projets pour les liaisons partant de la pointe occidentale, qui devaient nécessairement impliquer un renversement de l'équilibre de la ville, sa « façade » économique devant quitter le bassin de Saint-Marc pour le point de départ de la liaison projetée. Le premier de ces projets est celui de Luigi Casarini, homme de lettres, qui propose en 1823 une liaison constituée par une digue en terre.

Le deuxième projet (1835) est plus original. Un pont de chemin de fer devait aboutir à la Giudecca, la gare étant dans l'île de... San Giorgio Maggiore. Du moins ce tracé avait-il le mérite de ne pas arracher à Saint Marc sa fonction de centre réel.

Mais la construction du pont dépendait des programmes des sociétés de chemin de fer. Ce pont est mis en chantier après la décision de construire une ligne di Milan à Venise, et il est inauguré en 1846.

La gare construite en 1861-65 devenait l'un des grands pôles de la ville. Il fallait donc aménager les parcours entre celle-ci et Saint-Marc. Ce qui

Town Planning Evolution Between 1846 and 1962 (page 84)

In this article, Romano Chirivi analyzes the plans and the building achievements in Venice, from the time of the construction of the bridge linking the city to the mainland.

The urban structure of Venice is still that of its founding, and has come down to us intact. It grew, evidently, out of a natural environment which is unique in the world. Entirely surrounded by the waters of the lagoon, the city has known a growth during the course of the centuries whose stages are easy to distinguish, because they have always taken place within rather modest spatial confines. The city has a basically centripetal organization. Envelopping the meanders of the Canal, Venice has a single grandiose outlet in the Saint-Mark Basin, which was formerly the city's port and its window on the sea, as well as its principal resource (see Figure 1, page 84).

The decadence of the economy founded upon maritime trade was to give rise to a series of projects, discussions and undertakings which tended, of course, to give the city a new economic base, but which often ignored the deep characteristics of the city structure and the economic raisons which, during the course of its history had thus modeled the city.

The instinctive desire to « hold onto something » came into play as soon as the first signs of economic crisis appeared, and this istinct was translated by the projects of liaison with the mainland.

After the attempt to construct, under Napoleon, a road from the Eastern point to the coastal strip, there appeared projects for links starting from the Western extremity, which should of necessity have implied a reversal of the city's equilibrium, its economic « facade » having to leave the Saint-Mark Basin for the departure point of the planned liaison. The first of such projects is that of Luigi Casarini, a writer, who proposes in 1823 a liaison constituted by an earthworks dike.

The second project (1835) is more original. A railway bridge was to wind up at Giudecca, the station being in the Island of San Giorgio Maggiore. This sketch at least had the merit of not separating Saint-Mark from its real central function.

But the construction of the bridge depended upon the programs of the railway companies. The bridge was begun after the decision to build a line from Milan to Venice, and it was inaugurated in 1846. The station built in 1861-65 became one of the main central points of the city. It thus became necessary to clear away a traffic artery between it

fut fait d'abord en construisant deux ponts métalliques, devant la gare même et devant l'Académie des Beaux-Arts, et en traçant quelques rues nouvelles (voir plan 2, page 84, qui reproduit les tracés des opérations menées depuis la période de Napoléon, jusqu'au plan d'assainissement de 1891). Mais ces opérations réparties au hasard ne traduisent pas une volonté certaine d'organiser les parcours en fonction du choc produit dans la ville par le pont et la gare.

Dès l'annexion au Royaume d'Italie (1866), la ville tend à dépasser les opérations techniques pour se donner les équipements nécessaires à son développement économique – gare maritime (1880), base navale avec chantiers et cales sèches, industries.

Le plan directeur d'assainissement a été rédigé en 1891 par une commission qui avait simplement pour mandat d'évaluer sur le terrain 40 projets préparés par le bureau d'étude de la municipalité.

Pour établir des critères d'appréciation, la commission retenait quelques données de base, le coefficient de mortalité, qui atteignait 28,4 pour mille en 1874-80, la densité, 496 habitants à l'hectare à Castello, 276 à Cannaregio (où il y ait encore beaucoup d'espaces libres), et les 1544 logements malsains au rez-de-chaussée des maisons.

Etant donné les bases d'étude, le plan devait nécessairement être limité à des problèmes de détail, sans vue d'ensemble, la Commission ayant d'ailleurs exprimé clairement ses craintes de porter atteinte à la valeur de la ville d'art. Elle proposait notamment de ne pas borner les mesures de protection aux seuls monuments ayant une valeur architecturale ou historique, mais de tenir compte du caractère de toute la ville, qu'il fallait donc protéger par des règlements de construction adéquats.

La Commission exprimait également sa prudence par les modifications des projets qu'elle suggérait, qui tendaient toutes à réduire les dimensions des voies nouvelles pour ne pas faire de grosses brèches dans les îlots anciens.

Les premières décennies du XX.ème siècle ne permettent que la mise en œuvre de quelques-uns des projets du plan. En revanche, toute une série de quartiers d'habitations à bon marché sont construits d'une manière catastrophique par l'office municipal.

De plus, deux gros projets s'acheminaient vers la réalisation. Le premier, c'est l'aménagement de la zone industrielle du port de Marghera, approuvé le 15 mai 1917. Mais les capitaux locaux n'étaient pas prêts à saisir l'occasion qui leur était fournie, et les pouvoirs de décision allaient passer aux mains de sociétés d'autres villes.

Le territoire de la commune est agrandi en 1926 sur le continent. Avec l'élargissement de la tête de pont, Venise héritait de nombreux problèmes restés sans solution, et difficiles à résoudre, autour du port et de ses industries; le premier plan directeur (1927) n'est pas brillant: il prévoyait surtout un gros village ouvrier de 30.000 habitants, pour loger la main d'œuvre attirée par les industries. Appelé carrément « cité-jardin », ce gros village monotone était, de plus, placé sous les fumées des industries lourdes (voir plan 10 et photo 9, page 89).

Le deuxième projet, c'est le pont routier, achevé en 1944.

Un concours avait été lancé en 1919. Naturellement, ses résultats ne furent pas utilisés. Il faut relever que deux des concurrents se montraient prudents: l'un estimait que la nouvelle liaison devait tenir compte du développement futur de la ville pour ne pas gêner la solution d'autres problèmes, l'autre suggérait d'utiliser le pont existant, le chemin de fer étant ramené à une seule voie.

La nouvelle atteinte à l'isolement de Venise ne devait résoudre aucun des problèmes urbanistiques et économiques de la ville. Le centre de gravité est fixé plus fortement sur le continent, et le déséquilibre économique de l'archipel vénitien est donc accentué.

La tête de pont continentale a commencé à se développer dès l'achèvement du pont ferroviaire (146). La croissance s'est accélérée après les premières implantations industrielles autour du port, avec l'aménagement de la zone de Marghera (1917-27). La population passe ainsi de 9.931 habitants en 1871 à 46.271 habitants en 1935, dont 6.032 autour du port de Marghera.

Un concours pour l'aménagement de cette tête de pont est lancé en 1934. Les projets présentés sont exploités par le bureau d'étude municipal, qui présente en 1937 son projet de plan directeur (plans 18 et 19, page 93).

Pour mieux orienter la tête de pont de Mestre en direction de Venise, la projet prévoit une extension de l'habitat aussi grande que l'archipel vénitien lui-même, et qui avance jusqu'au bord de la lagune. Cette masse urbaine est encore agrandie par le pouvoir central, en 1942.

En ce qui concerne Venise, une loi du 21 août 1937 oblige la Municipalité à préparer un nouveau plan d'assainissement, que est publié le 9 mars 1939. Ce plan est presque aussi modeste que celui de 1891, qu'il remplace. Il prévoit toutefois le dégagement de nouveaux terrains à bâtir pour diminuer le surpeuplement de la ville et, surtout, il propose d'améliorer le système de canaux de la ville. Ce sera la dernière

and Saint-Mark's. This was first done with the construction of two metallic bridges, before the station and even in front of the Fine Arts Academy, and in tracing several new streets (see plan 2, page 84, which reproduces the placement of the operations undertaken from the Napoleonic period up to the clearings made in 1891). But these operations, undertaken without coordination, do not reveal a definite desire to organize the stretch in function of the shock produced in the city by the bridge and the station.

Immediately following the annexation to the Kingdom of Italy (1866), the city tends to look beyond technical operations and arrange for itself the facilities needed for its economic development – a maritime station (1880), a naval base with shipyards and drydocks, and industries.

The master plan for development was drawn up in 1891 by a committee which had as its simple mandate the evaluation on the spot of forty projects prepared by the study office of the City. In order to establish criteria of appreciation, the committee retained certain basic data: the mortality coefficient, which came to 28.4 for 1,000 in 1874-80; the population density, 496 persons to the hectare at Castello, 276 at Cannaregio (where there was still quite a lot of free space), and the 1,544 unhealthy lodgings on the ground floor of houses.

Given the bases of the study, the plan was necessarily limited to specific problems, without a view of the overall, the Committe having, moreover, expressed clearly its fear of diminishing the value of the city of art. It proposed, notably, not to limit its protective measures to those monuments having historical or architectural value, but to take into account the character of the city as a whole, which should therefore be protected by adequate building by-laws.

The Committee also expressed its prudence by the modifications of the projects which it suggested, which all tended to reduce the dimensions of the new pedestrian ways in order to avoid making huge breaches in the historic city.

The first decades of the Twentieth Century permitted the undertaking of but a few of the projects of the plan. However, an entire series of low-cost housing developments were undertaken in a catastrophic manner by the local authority.

In addition, two huge projects moved along toward realization. The first was the development of the industrial estate of the port of Marghera, approved on May 15, 1917. The local capital was not ready to seize the occasion at hand, and powers of decision passed into the hands of companies based in other cities.

The area of the commune increased on the mainland in 1926. With the enlargement of the bridgehead, Venice inherited numerous problems which have remained without solution, and which are difficult to resolve, around the port and its industries; the first development plan (1927) was not brilliant; it provided above all a huge workers' city of 30,000 inhabitants, to house the labor force attracted by the industries. Called the « garden city », this huge monotonous village was, in addition, polluted by the smoke of heavy industry (see plan 10 and photo 9, page 89).

The second project was the highway bridge, achieved in 1933.

A contest was held in 1919. Naturally, its results were not utilized. It should be noted that the contestants showed themselves very cautious; one considered that the new liaison should take into account the future development of the city in order not to hinder the solution of other problems; another suggested using the existing bridge, the railway being reduced to a single track.

This new attempt to bring Venice out of its isolation was to resolve none of the planning and economic problems of the city. The center of gravity is fixed more solidly than even on the mainland, and the economic disequilibrium of the Venetian Archipelago is therefore accentuated.

The continental bridgehead started to develop as soon as the railway bridge was completed in 1846. The increase was accelerated after the development of the Marghera zone (1917-27). Thus, the population grew from 9,931 inhabitants in 1871, to 46,271 inhabitants in 1935, of whom 6,032 were in the area of the Marghera port.

A competition for the development of this birdgehead was called for in 1934. The projects presented were exploited by the municipal study office, which presented its master plan in 1937 (plans 18 and 19, page 93).

To better orient the Mestre bridgehead in the direction of Venice, the project for a new housing area as large as the Venetian Archipelago itself, which advances right up to the edge of the lagoon. This housing area was even further enlarged by the central authorities in 1942.

Concerning Venice, a law dated August 21, 1937, required the City to prepare a new development plan, which was published on March 9, 1939. This plan was almost as modest as that of 1891, which it replaced. It called, however, for the use of new areas for building developments in order to reduce the overpopulation of the city and, above

fois que ce problème est abordé (le plan 21, page 94 représente les maisons inhabitables, d'après l'enquête de 1935. Les plans 22-24, page 95, répresentent les maisons à assainir et les terrains libérables. Les plans 25-27, page 96, représentent les aménagements des canaux prévus par le plan de 1939).

La tête de pont de Mestre allait poser encore de gros problèmes après la guerre. Les plans étaient rendus inapplicables par la faiblesse des moyens disponibles. Un plan de reconstruction très modeste est établi à la hâte; il ne prévoit guère que quelques aménagements autour de la gare de Mestre.

La croissance démographique de cette tête de pont a été extrêmement rapide. La population continentale de la commune de Venise est ainsi passée de 20.000 habitants au début du siècle, à 80.000 en 1945 et à 130.000 en 1958. En 1939, sur 283.385 habitants, 60% habitaient la ville historique, 27% le continent et 12,5% la bande côtière; vingt ans plus tard, la population atteignait 340.000 habitants, mais 45,4% seulement habitaient à Venise même, 40,4% vivaient sur le continent et 14,2% sur la bande côtière. La spéculation foncière allait bon train. 122 lotissements étaient approuvés et lancés sur le continent après la guerre. Jusqu'en 1956, le règlement d'urbanisme était toujours celui de 1929-1930, conçu pour... la ville historique.

Les problèmes les plus gros étaient toutefois ceux du complexe industriel du port (Marghera). Faute de pouvoir créer un groupement des collectivités locales, l'adjoint chargé de l'urbanisme fait chercher des solutions à ces problèmes dans le cadre de l'étude du plan directeur de la ville. En attendant, les grandes entreprises industrielles continuent d'acheter des terrains par centaines d'hectares; elles seront donc les principales bénéficiaires des subventions de l'Etat et des collectivités locales prévues pour l'aménagement de nouvelles zones industrielles.

Une nouvelle loi du 31 mars 1956, pour « la protection de la lagune et de l'ensemble monumental de Venise » oblige la municipalité à rédiger un plan directeur avant le 28 avril 1958. Une commission est nommée dès le 26 mars 1956; elle comprend notamment M. Samonà, doyen de l'Ecole déarchitecture, et M. Piccinato, professeur d'urbanisme à la même école.

Le 9 juin 1956 un concours d'idées pour le plan directeur est lancé. 13 équipes y participent. Le jury retenait cinq projet, dans l'ordre suivant:

1. *Equipe Amati.* Ce projet reprend d'abord les propositions d'aménagement des voies d'eau du plan de 1939 et en ajoute d'autres pour former un système cohérent. Il est également proposé de réorganiser le port de Venise même, notamment par le transfert de certains équipements sur le continent pour y dégager des terrains pour un nouveau centre administratif régional. 60.000 habitants devraient être logés dans une ville nouvelle au bord de la lagune (San Giuliano), son centre étant complémentaire de celui de Venise. Les plus-values des terrains de la ville nouvelle devraient aller à un groupement comprenant des collectivités locaes, des offices publics, et même la caisse d'épargne et des promoteurs privés pour être réinvesties dans les travaux de restauration de la ville historique.

2. *Equipe Astengo.* Ce projet présente un grand intérêt méthodologique par la richesse des études et des données, que les auteurs estiment des bases indispensables pour les choix à faire. Ces études étaient d'ailleurs en quelque sorte la première contribution opérationnelle des expériences et des recherches faites à l'Ecole d'architecture de Venise.

Le projet suggérait cinq lignes d'action – assainissement et restauration intégrale de tous les édifices de l'archipel ayant un intérêt historique ou monumental, ou participant à la qualité du milieu urbain, développement et création d'activité tertiaires et artisanales, création de deux centres directionnels, l'un à dominante culturelle, à la place de l'Arsenal, l'autre, pour les affaires, à la tête du pont routier, aménagement de Mestre à organiser en noyaux ayant chacun son centre, développement industriel planifié dans toute la province.

3. *Equipe Calabi.* Deux aspects de ce projet sont particulièrement intéressants – les études et les propositions pour l'organisation des équipements hospitaliers et de l'assistance publique, d'une part, les propositions pour aménager le système de communications entre Venise et les bords de la lagune, d'autre part. Pour ce dernier aspect, Venise devait être considérée un point d'arrivée et non pas de transit, et de ce fait les propositions sont essentiellement basées sur les voies d'eau.

4. *Equipe Quaroni.* Ce projet insiste sur le maintien à Venise de toutes les fonctions d'une capitale régionale. Pour donner réellement à la ville la possibilité d'avoir ce rôle, le projet suggère non seulement de renforcer les équipements culturels et d'établir l'administration régionale à créer, mais également de donner aux activités économiques ayant une influence régionale (siège sociaux d'entreprises, commerces) l'espace pour s'installer et s'étendre. Toute la « façade » occidentale de l'archipel, jusqu'à la Giudecca, est ainsi suggerée pour les fonctions « direction-

all, proposed the amelioration of the system of waterways of the city. This was to be the last time the problem was considered (plan 21, page 94 represents uninhabitable houses, according to the 1935 inquiry; plans 22-24 en page 95 designate the houses to be remodeled and sites to be cleared plans 25-27 on page 96 show the improvements to the waterways system outlined in the plan of 1939).

The Mestre bridgehead was to pose further major problems after the war. The plans were made inapplicable by the inadeguacy of available means. A very modest reconstruction plan was hastily drawn up; it called for not much more than a few improvements in the area of the Mestre station.

The population growth of this bridgehead was extremely rapid. It thus passed from 20,000 inhabitants at the beginning of the century to 80,000 in 1945 and 130,000 in 1958. In 1939, of 283,385 inhabitants, 60% lived in the historic city, 27% on the mainland and 12.5% on the coastal strip; twenty years later, the population reached 340,000, but a mere 45.4% lived in Venice proper, 40.4% on the mainland and 14.2% on the coastal strip. Property speculation was rife. One hundred twenty-two developments were approved and undertaken on the continent following the war. Up until 1956, the building by-laws were still those of 1929-30, conceived for the historic city.

The major problems were still those of the industrial complex of the Marghera port. Unable to create a corporate body of local authorities, the adjoint in charge of town planning sought the solutions for these problems by means of research into a master plan for the city. Meanwhile, the biggest industrial corporations continued to purchase areas by the hundreds of hectares; they were, therefore, the principal beneficiaries of the subsidies given by the central government and by local governments for the development of new industrial estates.

A new law dated March 31, 1956, for the « protection of the lagoon and the monumental entity of Venice » required the city to draw up a master plan before April 28, 1958. A commission is named on March 26, 1956; it includes Mr. Samonà, dean of the School of Architecture, and Mr. Piccinato, town planning professor from the same school.

One June 9, 1956, a contest for ideas for the master plan is launched. Thirteen teams take part in it. The assessors gave five prizes, in the following order:

1. *Amati Team.* This project starts from the development propositions for the waterways in the 1939 plan and adds others to form a coherent system. It also proposed the reorganization of the port of Venice itself, notably for the transfer of some facilities and utilities to the mainland in order to free areas for a new regional administrative center. Sixty thousand inhabitants would be housed in a new city on the edge of the lagoon (San Giuliano), its center being complementary to that of Venice. The plus-values of the building areas of the new city would go to a group of local governments and public offices, including even the savings bank and private promoters, to be reinvested in the restoration works of the historic city.

2. *Astengo Team.* This project presents a great methodological interest because of the richness of its studies and its data, which its authors esteem indispensable bases for the choices to be made. These studies were more or less the first operational contribution growing out of the experiments and the research carried on in the Venice Architectural School.

The project suggests five lines of action – improvement and integral restoration of all the buildings of the Archipelago having an historical or monumental interest, or participating in the quality of the urban landscape, development and creation of business centers and artisanal activities, creation of a cultural center at the Arsenal Square and another, a business center, at the highway bridgehead; development of Mestre, to be organized in nuclei, each one with its center, planned development of industry throughout the province.

3. *Calabi Team.* Two aspects of this project are particularly interesting – the studies and the propositions for the organization of hospitals and health care centers, on the one hand; the propositions for the organization of a system of communications between Venice and the areas bordering the lagoon, on the other. Concerning the latter, Venice should be considered as an arrival point and not a place of transit; and because of this, the propositions essentially concern the waterways.

4. *Quaroni Team.* This project insists upon the maintenance in Venice of all the functions of a regional capital. To give the city the real possibility of playing this role, the project suggests not only the reinforcement of cultural facilities and the establishment of a regional administration, but also the endowment of economic activities having regional influence (head offices of private companies, stores, shops) space to establish and expand. The entire western « facade » of the Archipelago, as far as Giudecca, is thus suggested for these city center functions. Moreover, road links are proposed for Giudecca and the eastern point.

nelles ». De plus, des liaisons routières étaient proposées pour la Giudecca et la pointe orientale.

5. *Equipe Bellemo.* Ce projet suggérait une autoroute longeant toute la « façade » septentrionale depuis le pont routier et allant jusqu'à la côte.

Le projet de plan directeur adopté le 20 mars 1959 est essentiellement fait de pièces et de morceaux arrachés au contexte des projets retenus par le jury du concours, sans même tenir compte de l'esprit des travaux de ce jury.

Ainsi, la liaison autoroutière à travers la lagune, absente des projets ayant obtenu les deux premiers prix, est accepté par le plan directeur; bien que les deux premières équipes aient proposé un centre plutôt modeste à l'arrivée des ponts, le plan prévoit un centre dense et étendu; de plus, et bien que seule l'équipe Quaroni ait prévu une solution semblable, le trafic automobile pourrait arriver jusqu'au canal de la Giudecca.

Ce résultat est d'autant plus surprenant que le Conseil municipal avait approuvé le 16 avril 1958 un ordre du jour où la protection du patrimoine monumental et du milieu urbain de l'archipel avait une priorité absolue. De plus, cet ordre du jour suggérait l'étude d'un plan de détail opérationnel pour l'aménagement de la ville historique; il estimait que la nécessité de conserver intact le caractère monumental et le paysage de la ville débouchait sur l'obligation d'exclure toute autoroute à travers la lagune et à Venise; et considérait nécessaire d'étudier dans tous ses détails le projet de nouveau centre directionnel. Cet ordre du jour avait été approuvé à l'unanimité, sauf la minorité fasciste.

Le fait est que la coalition de centre-gauche avait éclaté entretemps. Un commissaire, nommé par le gouvernement, veut adopter au plus vite le plan directeur, même sans y annexer le plan opérationnel de détail pour la ville historique, pourtant demandé par la loi de 1956. De plus, la Préfecture, qui avait une commission consultative au sein de laquelle un technicien d'extrême droite avait été nommé rapporteur du plan, voulait apporter au projet de plan directeur des modifications qui aggravaient la situation, en densifiant à peu près partout (50% de croissance moyenne), en agrandissant les noyaux existants ou prévus sur le continent, en étendant la zone industrielle de Marghera-Mestre par un tour de passe-passe grâce auquel une zone pour industries légères non nuisibles et non gênantes devenait une zone... « pour activités économiques diverses ».

La Préfecture soumet ses propositions à la Commission d'étude du plan, dont les membres unanimes sont contraires aux modifications suggérées. Ils déclarent néanmoins (6 juin 1959) « qu'ils se résignent à ne pas s'opposer à l'ultimatum de la Préfecture dans le seul but d'éviter de favoriser l'intention manifeste de celle-ci de faire naufrage aux résultats d'un long travail d'étude ».

L'enquête d'utilité publique ne devait susciter que 252 « observations », qui devaient fort peu contribuer à améliorer le plan proposé, ne serait-ce que du fait de leur petit nombre. Quelques-unes, toutefois, qui devaient d'ailleurs être repoussées par le Commissaire du gouvernement (mais allaient être reprises dans le « vœu » du Conseil Supérieur du Ministère compétent) avaient une valeur certaine. Ainsi un groupe d'architectes et d'universitaires, comprenant le professeur Mazzariol, faisait observer que le plan ne prévoyait à Venise même que des opérations de détail modestes et dispersées. Ce qui était plus grave, dans une ville qui ne peut se « mécaniser », se « moderniser », devenir dynamique qu'en développant et en organisant au mieux la circulation sur les voies d'eau, le plan prévoyait beaucoup d'autoroutes et de routes, et quelques... mètres à peine de nouveaux canaux. Ce groupe proposait donc un nouveau canal, équivalent au Grand Canal, qui joindrait au mieux le futur centre à la ville historique, en allant du Grand Canal même au canal de la Giudecca. Cette suggestion devait d'ailleurs être reprise par la municipalité à la suite de la réélaboration du plan rendue nécessaire par le « vœu » du Conseil Supérieur du Ministère.

Le même groupe suggérait également de donner une vie nouvelle à la ville historique, telle qu'elle était, sans opérations imprudentes. Ainsi, les cloîtres de S. Salvator, de Sansovino, pouvaient être restaurés et devenir accessibles au public, un courant de circulation pouvant leur donner la vie qu'ils avaient perdue depuis qu'ils servaient d'...entrepôt de matériel téléphonique!

Le 16 mars 1961 le Conseil Supérieur publiait son « vœu ». Il y était constaté que les deux ponts avaient jadis permis de placer sur le continent les activités et les équipements techniques qui auraient pu troubler profondément le paysage de la ville, même si l'équilibre de celle-ci a eu à souffrir fortement de leur construction. Cet aspect positif des ponts doit être donc mieux exploité pour placer sur le continent les activités et les équipements devant être prévus sans contraintes. Au contraire, la forme originelle de la ville doit être maintenue, ainsi que celle de la bande côtière – cette forme doit même être rehaussée en mettant mieux

5. *Bellemo Team.* This project suggests a motorway along the entire northern « facade » up to the highway bridge and as the coast.

The project of the master plan adopted on March 20, 1959, is essentially composed of bits and pieces borrowed from the context of the above winning schemes, without even taking into account the spirit of the assessors.

Thus, the motorway across the lagoon, not included in the the projects which won the two first prizes, is used in the master plan; even though the two first times had proposed a rather modest center at the arrival of the bridges, the plan calls for a dense and vast center; moreover, and even though only the Quaroni team conceived a like solution, automobile traffic is extended up to the Giudecca canal.

This result is even more surprising in light of the fact that the City Council approved on April 16, 1958, an agenda in which the protection of the monumental patrimony and of the urban landscape of Venice was given absolute priority. In addition, this agenda suggested the study of an action plan for the organization of the historic city; it esteemed that the need to conserve intact the monumental character of the city landscape culminated in the obligation to exclude any motorway across the lagoon and in Venice; and it considered as necessary the detailed study of the project for a new city center. This agenda was unanimously approved, except for the fascist minority.

As a matter of fact, a center-left coalition had taken form meanwhile. A commissioner, named by the government, desires the fastest possible adoption of the master plan, without even annexing to it the action plan for the historic city, which was, however, asked for by the 1956 law. In addition, the Prefecture, which had a consulting commission, within which operated an architect-planner belonging to the far right, wished to add to the drafted master plan modifications which aggravated the situation, by increasing the plot ratios everywhere (50% mean growth), through the enlargment of existing centers or those planned for the mainland, and extending the Marghera-Mestre industrial zone by a sleight-of-hand trick in which an estate for harmless and non-notions light industries, became a zone for « diversified economic activities ».

The Prefecture submitted its proposals to the Study Commission for the plan, the members of which are unanimously hostile to the suggested modifications. They declare, nevertheless (June 6, 1959) that « they are resigned to not opposing the ultimatum of the Prefecture with the unique aim of avoiding the favorizing of the manifest intention of the latter to nullify the results of a long study ».

The public hearing was to produce only 252 « observations » which contributed but very little to the amelioration of the proposed plan, if only because there were so few. A few, however, – which were, moreover, to be refused by the government Commissioner, but which were later taken up in the « wish » of the competent Superior Council of the Ministry – had a certain value. Thus, a group of architects and scholars, including Professor Mazzariol, called attention to the fact that the plan provided for Venice itself only modest and dispersed piecemeal operations. What was even more serious, in a city which cannot mechanize and modernize and become dynamic except through the development and the improvement of waterway circulation, the plan called for many motorways and roads but only a few meters' length of new canals. This group, therefore, proposed a new canal, equivalant to the Grand Canal, which would better join the future heart of the historic city, going from the Grand Canal to the Giudecca Canal. This suggestion was, moreover, to be taken up by the municipality, when it became necessary to redraw the plan, due to the « desire » of the Superior Council of the Ministry.

The same group also suggested giving new life to the historic city, such as it was, without imprudent operations. Thus, the cloisters of San Salvator, of Sansovino, could be restored and would become accessible to the public, a current of circulation giving them the life they had lost since they served as a warehouse for telephone equipment.

On March 16, 1961, the Superior Council published its « wish ». It noted therein that the two bridges had formerly permitted placing on the mainland those activities and public utilities which might have disturbed in a major way the landscape of the city, even if the equilibrium of the city would suffer a great deal from their construction. This positive aspect of the bridges should therefore be better exploited in order to place upon the mainland those activities and utilities that must grow freely. On the contrary, the original form of the city must be maintained, as well as that of the coastal strip – this form must even be augmented by better placing in evidence its characteristics and improving the quality of details.

The Council estimated as a consequence of its duty the solemn reaffirmation of the absolutely intangible characteristics of the Venetian envi-

en évidence ses caractéristiques et en améliorant la qualité des détails. Le Conseil estimait par conséquent de son devoir de réaffirmer solennellement l'intangibilité absolue des caractèristiques du milieu vénitien, et que toute opération devra toujours avoir pour but de conserver le visage de la ville et de maintenir en vie ses formes traditionnelles.

En ce qui concerne le plan, le Conseil estimait que les previsions concernant l'aménagement de la partie continentale de la commune étaient en général satisfaisantes. Il suggérait toutefois de faire une étude détaillée du vieux centre de Mestre, qui pouvait être libéré de la circulation non nécessaire, et de prévoir une bande de 300 m., à augmenter jusqu'à 500 m. au bord de la lagune, pour créer le long du départ du pont routier un centre complémentaire de celui prévu à l'autre tête de pont, auquel il serait également relié par le canal existant. De plus, tout en acceptant le principe d'une ville nouvelle au bord de la lagune, le Conseil estimait qu'il était opportun d'étudier au sein du Conseil Supérieur de la Santé Publique les problèmes sanitaires posés par le voisinage des industries lourdes et de l'habitat.

En ce qui concerne la ville historique, le Conseil estimait que la partie la plus importante du plan, le nouveau centre de la tête de pont, ne pouvait pas être approuvée telle quelle. Ce centre était trop étendu (25 hectares) et en contact trop étroit avec la ville ancienne, la densité prévue était excessive, et le règlement d'urbanisme trop vague, sans garanties précises pour les affectations des terrains et leur utilisation réelle. De plus, la voirie était beaucoup trop abondante, alors qu'elle ne devrait pas aller au-delà de la tête de pont actuelle. La révision du projet du centre était donc nécessaire; cette révision devait également permettre de réserver des zones de transition le long des maisons historiques.

Retenant l'avis de l'administration des Beaux-Arts, le Conseil estimait que l'autoroute le long de la « façade » septentrionale de la ville et tous les aménagents et urbanisations qui lui étaient liés devaient être éliminés. Les propositions de la Préfecture n'étaient pas non plus à retenir, ni en ce qui concerne la voirie, ni en ce qui concerne l'extension des périmètres pouvant être urbanisés, ni, enfin, en ce qui concerne la réduction des marges non ædificandi le long des voies routières ou la réduction de la taille des lots à bâtir dans les zones rurales.

Ainsi le projet de plan sortait mutilé de l'examen du Conseil Supérieur du Ministère. Les gros problèmes de Venise étaient donc toujours sans solution. Toutefois... la Municipalité de Venise déclarait que « soucieuse d'avoir pour sa ville un plan directeur dont la nécessité est absolue, accepte les demandes du Conseil Supérieur ». Les parties éliminées étant remplacées par des variantes acceptables, le plan était approuvé par un décret présidentiel le 17 décembre 1962 (voir planches 11 et 12).

Ce plan, que contient-il?

1. L'élément le plus important, c'est la zone industrielle du port de Marghera, qui augmente de 1.000 hectares dans le plan directeur, auquels s'ajouteront ensuite 4.035 hectares (zone III, approuvée par la loi 2 mars 1963)

2. le port lui-même devra être relié à la mer par un nouveau canal permettant aux bateaux géants d'y entrer, en évitant le bassin de Saint-Marc et le canal de la Giudecca

3. les équipements touristiques, bloqués au Lido par le monopole des plages, seront étendus sur la péninsule du Cavallino. Mais il semble que les erreurs commises ailleurs puissent être répétées. Le zoning laisse à désirer, et l'espace à urbaniser est trop étendu

4. en ce qui concerne la ville historique, faute du plan de détail opérationnel les prévisions laissent beaucoup à désirer. 140 opérations d'aménagement des voies de piétons sont éparpillées un peu au hasard

5. la « réceptivité » du plan représente une croissance démographique devant porter la population 400-412.000 habitants en 1985

6. en ce qui concerne les infrastructures, le plan est bien timide. Quelques solutions pouvant constituer une base de départ sont néanmoins retenues, notamment en ce qui concerne les points d'arrivée du trafic automobile aux bords de la lagune

7. le centre de la tête de pont, revu d'après le « vœu » du Conseil Supérieur, et le nouvel hôpital de Cannaregio, l'une des dernières œuvres de Le Corbusier, peuvent être deux grandes opérations d'« entraînement » pour réaménager la ville historique. Mais à la pointe orientale, l'ensemble monumental et les bassins de l'Arsenal restent sans affectation.

Enfin, ce plan, que vaut-il?

Wladimiro Dorigo ancien adjoint à l'urbanisme, qui lança en 1957 le processus devant aboutir au plan de 1962, écrivait alors que « la collectivité locale assume la tâche de coordonner, de guider, de stimuler toutes les grandes opérations devant accroître le bien-être de la ville et de ses habitants, grâce à un plan... qui mettra toutes les forces vives et disponibles au service d'une politique d'intérêt général... Un plan directeur, c'est donc un programme, c'est donc avant tout un choix politique pour

ronment, and that any operation should always have for aim the conservation of the countenance of the city and the maintenance of its traditional forms.

As far as the plan was concerned, the Council believed that the proposals for the continental area were, in general, satisfactory. It suggested, however, making a detailed study of the old center of Mestre, which could be liberated of non-necessary traffic, and provision for a 300 meter band, to increase to 500 meters at the edge of the lagoon, to create beside the departure of the highway bridge a center complementary to the one planned for the other bridgehad, to which it would also be linked by the existing canal. In addition, while accepting the principle of a new town on the edge of the lagoon, the Council believed it opportune to study within the Higher Council of the Ministry of Health the sanitary problems raised by the neighborhood of heavy industry and housing areas.

Concerning the historic city, the Council believed that the most important part of the plan, the new center of the bridgehead, could not be approved as it stood. This center was too extended (25 hectares) and in too close contact with the old city; the planned density was too high, and the urbanism ruling too vague, without precise guarantees for land use and actual site planning. In addition, roads were too abundant, and ought not extend beyond the present bridgehead. The revision of the center project was, therefore, necessary; this revision ought equally to permit the reservation of transition areas alongside historic houses.

Retaining the opinion of the Fine Arts administration, the Council judged taht the motorway alongside the northern « facade » of the city and all the improvements and urbanizations which were linked to it ought to be eliminated.

Nor should the proposals of the Prefecture be retained either, neither insofar as they concerned the road network, nor as far as the extension of areas to be developed are concerned; nor, finally, with respect to the reduction of non-building margins along roads and motorways or the reduction of the size of building plots in rural areas.

Thus, the draft of the master plan came out mutilated after examination by the Superior Council of the Ministry. The major problems of Venice were, therefore, still without solution. Still, the « Municipality of Venice » declared that, « ... anxious to have a master plan for its city and knowing such a plan to be of absolute necessity, the demands of the Superior Council are accepted ». The parts eliminated were replaced by acceptable variants, and the plan was approved by a presidential decree on December 17, 1962 (see plates 11 and 12).

And what does the plan contain?

1. The most important element is the industrial estate of the Marghera port, which increases by 1,000 hectares in the master plan, to which are then added 4,035 hectares (Area No. III, approved by the law of March 2, 1963).

2. The port itself will be linked to the sea by a new canal permitting giant boats to enter, avoiding the Saint-Mark Basin and the Giudecca Canal.

3. Touristic facilities, blocked at the Lido by the beach monopoly, will be extended as far as the Cavallino Peninsula. But it seems that errors committed elsewhere may be repeated. The zoning leavers much to be desired, and the space to be developed is too extended.

4. As far as the historic city is concerned, lacking an action plan, the proposals leave a great deal to be desired. One hundred forty development operations concerning pedestrian ways are scattered here and there by chance.

5. The « receptivity » of the plan represents a demographic growth which should see a population of 400 to 412,000 in 1985.

.6 With regard to the transport systems, the plan is terribly timid. Several solutions which can serve as a basis of departure are however retained, in particular concerning the points of arrival of automobile traffic at the sides of the lagoon.

7. The center and the bridgehead, restudied according to the wishes of the Superior Council, and the new Cannaregio Hospital, one of the last works of Le Corbusier, can be two great « training » operations for the redevelopment of the historic city. But at the Eastern point, the monumental ensemble and the Arsenal basins remain without designated use.

Finally, what is this plan worth?

Wladimiro Dorigo, former town-planning adjoint, who launched in 1957 the process which was to culminate in the 1962 plan, wrote at the time that « the local government assumes the task of coordinating, guiding and stimulating all the great operations aiming at improving the well-being of the city and its residents, thanks to a plan... which will put

mettre en œuvre ce programme, un choix à la hauteur des buts de développement que le plan préconise au moment même où il tente d'apporter des solutions ».

Mais les attaques permanentes des adversaires de la planification urbaine, les mutilations et les déformations qu'il a dû subir pendant son pénible cheminement à travers les instances administratives, les compromis politiques, l'absence de solutions aux problèmes d'aménagent de la région environnante, la crainte de toucher à une ville aussi précieuse et exceptionnelle ont profondément réduit les résultats obtenus à travers le plan directeur, ainsi que l'efficacité de ce plan.

Ainsi, en ce qui concerne la ville historique, le plan est basé sur l'illusion naïve qu'une fois éliminés les préjugés de la « protection archéologique » et une fois écartées les convictions techniques du siècle dernier, il serait possible d'« assurer la protection et même la restauration de l'archipel par un lien plus profond et plus vivant avec toutes les agglomérations de la commune... ». Les projets d'aménagement restent sans continuité et sans rapports entre eux, comme dans les plans d'« assainissement » de 1891 et 1939. Une grave lacune est due à l'absence d'une étude approfondie pour renforcer et organiser la circulation sur l'eau. De plus, il est évident qu'il aurait fallu prévoir quelques opérations d'« entraînement » pour déclencher le processus de restauration de la ville historique, ces opérations devenant les points focaux de la rénovation.

Et, en dépit de l'ordre du jour approuvé par le Conseil municipal en 1958, l'organisation en vue de protéger et mettre en valeur les trésors architecturaux et urbanistiques de la ville n'est pas prévue. Même la nouvelle loi du 5 juillet 1966 risque de laisser répéter le saupoudrage des opérations et des crédits qui a fait de la loi précédente du 31 mars 1956 une expérience négative.

En fait, la valeur du plan directeur de 1962 est à rechercher dans le fait qu'il s'agit du seul moyen existant pouvant éviter d'aggraver les maux de cette ville – bien que dans ce cadre bien large chacun puisse maintenant trouver son compte. Ce qui n'empêche pas certains de continuer les attaques pour faire sombrer définitivement ce vieux plan bien fatigué.

all live and available forces at the service of a policy of general interest... A master plan is therefore a program; it is therefore, above all, a political choice for putting the program into operation, a choice equal to the aims of development advocated by the plan at the very moment when it attempts to discover solutions ».

The permanent attacks of the adversaries of urban planning, the mutilations and deformations which it had to submit to during its painful progress through administrative machinery and political compromise, the absence of solutions for the problems of development of the surroundign region and the fear of touching such a precious and exceptional city all combined to deeply hinder the results obtained by the master plan, as well as its efficacity.

Thus, as far as the historic city is concerned, the plan is based upon the naïve illusion that once the prejudices of « archeological protection » are eliminated and once the technical convictions of the last century are brushed aside, it would be possible to « insure the protection and even the restoration of Venice by a deeper and more vital line with all the built-up areas of the commune... ». The planning proposals remain without continuity or interrelationship, as in the « improvement » plans of 1891 and 1939. A grave lacuna is due to the absence of a study in depth for the reinforcement and organization of water traffic. In addition, it is evident that it would have been necessary to foresee some « training » actions to set off the process of restoration of the historic city, these operations becoming the focal points of the renovation.

And, in spite of the agenda approved by the Municipal Council in 1958, the administrative task force for the protection and valorization of architectural and urbanistic treasures of the city has not been provided for. Even the new law of July 5, 1966, risks the repetition of the scattering of operations and credits which made the preceding law of March 31, 1956, a negative experience.

In fact, the value of the master plan of 1962 is to be sought in the fact that it is the single existing means which may avoid the aggravation of the ills of this city, even though in this vast framework each may now find his way. But this does not keep certain people from continuing to attack it in order to definitely destroy this tired old plan.

Planche	I	(pages 12/13):	Reconstruction du plan de Venise en 1200
»	II	(pages 36/37):	Vue axonométrique de Venise par Jacopo de' Barbari (1500)
»	III	(pages 62/63):	Le plan de Venise par Bernardo et Gaetano Combatti (1846)
»	IV	(pages 86/87):	Plan d'assainissement et plan directeur de 1891
»	V	(pages 88/89):	Relevé des opérations réalisés dans la ville historique de Venise entre 1866 e 1935
»	VI	(pages 92/93):	Le développement de Mestre de 1900 à 1961
»	VII	(pages 96/97):	Le plan d'assainissement de la ville historique (1939)
»	VIII	(pages 100/101):	Le concours national d'« idées » pour le plan directeur (1957). Projets primés.
»	IX	(pages 104/105):	Le plan directeur de Venise (1962).

Table	I:	Reconstruction of Venice in 1200
»	II:	Perspective map of Venice by Jacopo de Barbari, 1500
»	III:	Map of Venice by Bernardo and Gaetano Combatti, 1846
»	IV:	Town-plan and recovery plan of the historical town, 1891
»	V:	Interventions in the Historical centre from 1866 to 1935
»	VI:	Development of Mestre from 1900 to 1961
»	VII:	Recovery plan of the historical centre, 1939
»	VIII:	National competition of « Idee » for the P.R.G., 1957
»	IX:	The P.R.G. of the Commune of Venice, 1962

(segue da pag. 38)

stianità, iniziava le azioni di guerra aggredendo Venezia ed il papa Giulio II scomunicava nuovamente la Repubblica. Nel maggio del 1509 i francesi vincono ad Agnadello, ed il governo veneziano, mentre riorganizza le truppe, le ritira fino ai margini della laguna; per tener buono Giulio II implora la revoca dell'interdetto e gli consegna le terre romagnole. Poco dopo i combattenti veneti impetuosamente riportano una decisiva vittoria a Padova, provocando il disfacimento della Lega; e nel 1510 la Repubblica è assolta dal papa, avendo accettato gravosissime imposizioni. Ma i governanti sanno che per la sottile trama tessuta dai loro diplomatici, a Roma, appena saldate le maglie della Lega di Cambrai, si era già ottenuta la promessa che, dopo un atto formale di sottomissione, Giulio II si sarebbe accontentato della cessione delle terre di Romagna da tempo stabilita, per stringere, poco dopo, alleanza con la Repubblica. Comunque, nonostante i recenti successi, era già cominciata la decadenza. Dopo la capitolazione, la città aveva ripreso il suo aspetto festoso; i sudditi di città e di campagna, deposte frettolosamente le armi, pensavano che le truppe mercenarie oramai bastavano per liberare i territori del dominio ancora in mani nemiche. Era meglio festeggiare il carnevale, che nel 1510 fu celebrato con manifestazioni lussuosissime. Inoltre i Foscari, alla presenza della famiglia ducale, svolsero cerimonie nuziali con tale ostentazione di ricchezza che, subito dopo, si creò una magistratura « sopra le spese immoderate », poi divenuta dei « provveditori alle pompe ».
Il papa ora vagheggiava una lega contro la Francia, analoga a quella predisposta, anni prima, contro Venezia. Ma il leggendario grido « fuori i barbari », se mai fu pronunciato, non commosse i diplomatici veneziani, che di recente avevano esperimentato come poco premesse ai signori d'Italia che gli stranieri non entrassero nei confini patrii. Così, mentre Francesco I vince a Marignano, alla Repubblica sono restituite Brescia e Verona.

Nel corso del secolo quindicesimo il governo si era avvicinato ad una forma oligarchica, sempre mantenendo innumerevoli magistrature ed imponendo la partecipazione alle cariche pubbliche a tutte le famiglie patrizie ed a molte di quelle cittadine.
Il doge, da tempo, era un magistrato; nel complesso meccanismo statale, egli solo esercitava una funzione continua. La complicata procedura elettorale, che si svolgeva mediante undici scrutinî, valeva ad impedire che prevalesse l'una o l'altra delle fazioni che dividevano la città; ma il doge uscito da sì complessa discriminazione era uno strumento passivo, privo di ogni libertà d'iniziativa. L'aumento del fasto nelle cerimonie aveva elevato la sua dignità formale, ma aveva causato ingenti spese e quindi maggiori oneri fiscali che impacciavano il commercio, minacciato da vari pericoli. Durante il dogado del Mocenigo (1414-1423), la città aveva 3900 navi da commercio con 17.000 marinai; 300 navi da guerra, con 8.000 uomini; 45 galere; nell'Arsenale e negli squeri lavoravano 3.000 marangoni da navi e 3.000 calafati. Due volte all'anno le carovane delle navi mercantili, formate da un massimo di dieci galee, salpavano dal molo di San Marco per l'Anatolia, il Mar Nero, l'Egitto, la Fiandra, cariche di legname, tessuti, metalli, vetri; rientravano poi con spezie, tessuti di cotone e stoffe preziose, gioielli, avorio, ambra; il giro dei traffici importava un capitale di dieci milioni di ducati all'incirca. Tuttavia le preoccupazioni del governo per l'andamento economico degli affari non erano lievi: dal 1414, con l'istituzione di una dogana unica, collettrice delle merci in arrivo e in partenza, si poteva constatare che, anno per anno, diminuiva il volume delle importazioni e delle esportazioni; il trasferimento del capitale dall'impiego nei negozi mercantili a quelli di terraferma creava uno squilibrio nell'economia della collettività.
Alla fine del secolo la notizia che i portoghesi, certamente giovandosi delle relazioni dei viaggiatori veneti e delle carte nautiche da loro disegnate, dopo aver circumnavigato l'Africa, erano arrivati ai mercati delle spezie ed erano ritornati ai porti di partenza con un ricco carico, aveva diffuso un senso di sgomento a Rialto. Le squadre veneziane di Egitto e di Siria rientravano senza carico, perché le spezie non arrivavano più ai porti mediterranei: poco dopo i clienti tedeschi e quelli delle altre nazioni occidentali si trasferirono a Lisbona. Nel 1504, poiché era chiaro che la diplomazia non riusciva a riparare l'economia nazionale, si era progettato di aprire una cava attraverso l'istmo di Suez: così la brevità del viaggio avrebbe neutralizzato la concorrenza portoghese; ma il progetto fu abbandonato per le difficoltà frapposte dai principi egiziani. Dopo una intensa fase di assestamento, il porto di Venezia muta la sua funzione: non serve più a una città sede di un grande mercato internazionale, dove i prodotti dell'oriente e dell'occidente possono scambiarsi; ora le merci che arrivano sono inviate nel retroterra e non danno più vita al commercio cittadino, se non per quella piccola parte che è necessaria agli abitanti della città e del dominio.

La catastrofe era accaduta in anni nei quali, in un modo o nell'altro, tutta l'Europa insorgeva contro la Repubblica: solo la lunga pratica di saggia amministrazione, la probità della classe dirigente, dei cittadini, dei popolani e la fiducia reciproca impediscono la bancarotta e perpetuano l'indipendenza politica.
Le complicate vicende di politica e di economia locali contribuiscono, forse, a far passare quasi inosservata la fase iniziale della Riforma; alla Repubblica, è certo, premeva non inimicarsi in alcun modo i numerosi tedeschi che abitavano nel dominio. Piú tardi, quando si presentò l'opportunità, i magistrati fecero finta di non accorgersi della propaganda protestante, e non perseguitarono gli apostati. Gli edifici di culto non cattolico non dovevano essere riconoscibili esteriormente; ma tale legge era antica e riguardava tutte le religioni diverse da quella di stato.
Nelle apparenze non si aveva sentore di alcun disagio, ma, via via, nella città aumentava l'aspetto trionfale, sia perché molti nuclei familiari erano ricchissimi, sia perché patrizi e cittadini erano consapevoli che il dovere di contribuire al decoro della città era impegnativo quanto quello di esercitare le pubbliche funzioni. Anche le arti e la cultura si manifestavano serene. Da quando Padova, con il suo illustre studio, faceva parte del dominio era chiaro che la educazione umanistica avrebbe scalzato quanto ancora rimaneva della tradizione orientale. Il governo, ben sapendo che la città sarebbe stata danneggiata per la perdita della corte, ne volle fare un centro d'intensa vita intellettuale, attirando alunni stranieri e compensandone, cosí, il disagio economico.

A Venezia la lingua greca classica era insegnata solo privatamente da maestri illustri quali il Filelfo, il Valla, Giorgio di Trebisonda, ed invogliava a ritornare alle origini anche nello studio dell'arte e faceva considerare quanto i tardi epigoni costantinopolitani fossero diversi dai prototipi. Se la lingua greca, nel Quattrocento, era insegnata solo in privato, a spese dello stato erano però aperte e ben frequentate due scuole pubbliche, l'una, a Rialto, di matematica e di filosofia; l'altra di umanità, di grammatica, di rettorica, presso la Cancelleria di San Marco. Insieme al latino vi si insegnava il sermo maternus *(i documenti erano scritti in veneto, e tale era la lingua ufficiale, nel dominio e nei rapporti con l'estero), l'algebra e la geometria. Solo nel 1551 un decreto istituí anche le scuole elementari pubbliche ed allora in ogni sestiere furono nominati un maestro di grammatica ed uno di lettere, ma già dal secolo XV, in altri tipi di scuola, si insegnava la grammatica e l'abbaco per la preparazione dei mercanti, degli scrivani, dei contabili e per questi si erano pubblicati vari manuali tra i quali il piú autorevole sarà la* Summa de Arithmetica, *edito nel 1494, del frate Luca Paciolo, che soggiornò a Venezia, nel convento dei Frari. L'amico di Pietro della Francesca non aveva inventato nulla; ma, com'egli stesso dichiara, espone con metodo quel sistema di contabilità praticato da secoli e noto in tutta Europa sotto il nome di* scrittura alla veneziana.
Da quando, nel 1469, Giovanni da Spira aveva fatto conoscere in città l'arte della stampa, le tipografie si erano moltiplicate; entro il 1500 già erano state pubblicate 3000 edizioni, uscite dai torchi raffinatissimi dei Manuzio, dei Giunti, dei Gioliti.
Per tutto il secolo erano continuati i lavori a Palazzo: nel 1400 si era stanziata una cospicua somma per rifare i dipinti nella cappella di San Nicolò, chiesetta che sorgeva tra l'uno e l'altro dei cortili scomparsi nei rifacimenti cinquecenteschi. Non conosciamo gli autori né della prima né della seconda serie di affreschi, che narravano storie di Alessandro III e del Barbarossa; morti Caterino, Stefano Veneziano, Jacobello di Bonomo, era ancora attivo Jacobello del Fiore (c. 1370-1439) e forse a lui fu affidato l'importante lavoro; piú tardi egli dipingerà per il Magistrato del proprio *quella* Giustizia *che è ora alle Gallerie dell'Accademia. Egli non si allontanava dalla tradizione locale, solo raffinandola in ricercatissime eleganze, cosí come facevano gli scultori Jacobello e Pier Paolo Dalle Masegne, invitati, nella stessa epoca, ad eseguire l'iconostasi di San Marco ed il finestrato del Palazzo. Essi erano architetti e scultori noti per i lavori di Milano, Mantova, Bologna, ma continuavano la scuola dei* tagiapiera *trecenteschi, come i Bon, ai quali fu commissionato, nel 1438, l'ingresso d'onore del Palazzo, la porta della Carta, a completamento della suntuosa ricostruzione del Palazzo,* ad jus reddendum, *smantellato nel 1424, ed oramai quasi finito. Per questi scultori era stato inutile l'attività veneziana di Nino Pisano che, attorno al 1368, aveva lavorato al sarcofago del doge Cornaro. Ma ora accanto a loro c'erano degli altri artisti toscani; gli scultori Lamberti e quelli che si firmavano « i soci fiorentini », ed il pittore Paolo Uccello: e tutti erano arrivati non per caso, ma chiamati dalla Signoria; al pittore era affidato l'incarico di ridare vita alla scuola di musaico di San Marco, ed il suo soggiorno veneziano fu circa contemporaneo a quello di Andrea del*

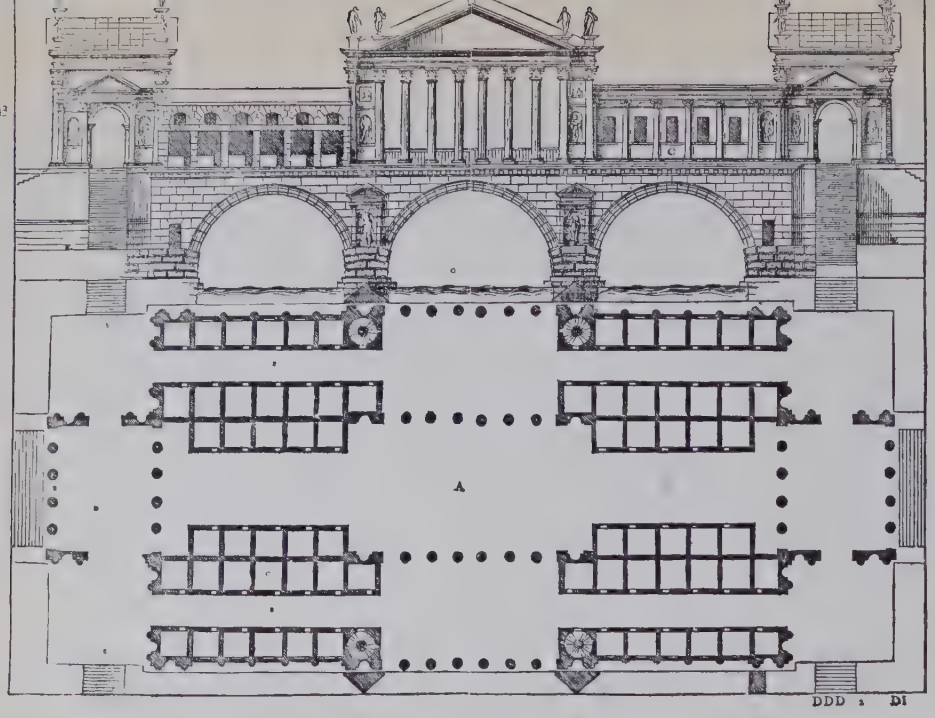
XIX **Particolare della zona dell'Arsenale, da una pianta di Venezia dell'Ughi.**

Castagno. La personalità dei due artisti trasforma la scuola locale: nei musaici disegnati dal Giambono per la chiesa, vediamo figure ambientate entro solenni e moderne scenografie.
I Lamberti, pur assecondando il gusto locale negli elementi decorativi, palesano la provenienza da una città dove già si era formato Donatello. Poco dopo un architetto toscano, Michelozzo, avendo seguito il suo signore Cosimo de' Medici nell'esilio a Venezia, costruisce la biblioteca per i benedettini di San Giorgio, distrutta nel Seicento. Ma l'attenzione delle maestranze locali e dei ricchi proprietari era concentrata sui lavori di Palazzo, il cui aspetto assecondava in pieno il gusto della maggioranza dei cittadini. Per questo anche quella che poi sarà chiamata la Ca' d'Oro, e Ca' Foscari, si trasformano da edifici bizantini *in edifici* gotici, *proseguendo quella serie di rimodernamenti per cui la città, attraverso i secoli, continuerà a rinnovare il suo volto.*
Lo statuto dell'arte dei pittori, stilato nel 1171 e mantenuto fino alla caduta della Repubblica, proteggeva gli artisti locali con ogni mezzo; statuti analoghi erano stesi per tutte le altre arti e mestieri. Ma proprio il governo ne infrange i regolamenti chiamando per opere di carattere ufficiale prima il Guariento, poi i toscani, forse perché, iniziata la espansione in terraferma, fu spontaneo dilatare nella stessa direzione anche il patrimonio culturale. Nel 1434 il Senato aveva vietato ai sudditi di addottorarsi altrove che a Padova; ed anche gli artisti si misero in contatto con quella città.
A Padova, alla bottega dello Squarcione, ingombra di sculture greche e romane, andavano a studiare i pittori veneziani. Da Padova vennero Donatello ed il suo ammiratore Mantegna, il quale, prima di trasferirsi a Mantova, prese in moglie Nicolosa, figlia di Jacopo Bellini. Nel 1449 era stato a Venezia il Filarete; e poco dopo la metà del secolo appaiono anche nell'architettura veneziana le testimonianze della nuova cultura. Ecco, nell'ampia facciata gotico-fiorita del palazzo Pesaro, poi detto degli Orfei, i primi poggioli sporgenti, con i pilastrini angolari decorati dal moderno motivo a candelabro; ecco la nuova porta dell'Arsenale (1460) fatta come un arco trionfale romano, decorata da colonne rispettosissime dei trattati; nel 1469 inizia la sua attività veneziana Mauro Codussi; nel 1481 il Verrocchio si occupa del monumento equestre a Bartolomeo Colleoni; nel 1475 Antonello da Messina dipinge una pala, per la chiesa di San Cassiano, nella quale le figure dei santi personaggi sono ordinatamente disposti in un'abside bramantesca, analoga a quella che da poco Pietro Lombardo aveva finito nella chiesa di San Giobbe. Antonio Rizzo, nella scala poi detta dei Giganti, e Pietro Lombardo negli interni dell'appartamento del doge (1483-1500), sfoggiano un elegantissimo campionario di decorazioni classiche, con encarpi, clipei, candelabre, cammei, profili di eroi e di divinità, amorini rimasti a ricordarci il periodo di ubriacatura umanistica degli ultimi

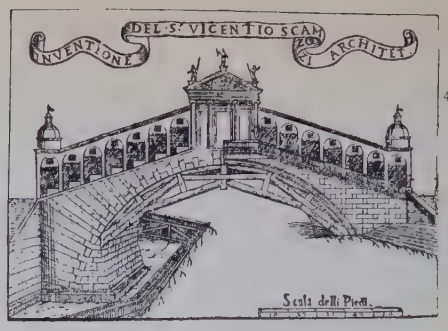
*decenni del '400: la piú poetica testimonianza ne è l'*Hypnerotomachia Poliphili, *edito da Aldo nel 1499, dove testo e silografie ci fanno rivivere, meglio di ogni altro documento, nel clima culturale di un tempo in cui per le strade ancora si cantavano le* giustiniane, *scritte e musicate, alcuni decenni prima, dal Giustiniani. Nel 1491 era stata istituita la Cappella musicale in San Marco.*
Tale fecondo ambiente agevolò il formarsi di nuove botteghe di pittori, nelle quali l'arte piú congeniale avrebbe potuto finalmente manifestarsi senza inibizioni. L'isolamento della città ed i legami con Costantinopoli avevano per secoli reso difficoltoso il processo di decantazione dal quale sarebbe sorta, nella seconda metà del '400, la pittura locale. Abbandonati i fondi oro dei vecchi Vivarini e Jacopo Bellini, assimilato l'umanesimo padovano e fiorentino, i maestri locali si erano decisi ad ambientare le figure entro paesaggi od entro proporzionate architetture come facevano da tempo Antonello da Messina ed il Mantegna. Venezia era un emporio internazionale in cui si potevano conoscere anche le novità d'oltr'alpe: il Dürer era stato almeno due volte a Venezia, ed aveva eseguito una pala d'altare per i connazionali; Jacopo de' Barbari ed il Bosch erano di casa; la Signoria aveva fatto un contratto con il Perugino per un dipinto da eseguire nella sala del Maggior Consiglio; le guerre, gli affari, provocavano frequenti viaggi in tutto il Mediterraneo: appena conclusa la pace coi turchi, Gentile Bellini era stato mandato alla Sublime Porta per fare il ritratto a Maometto II (1480). La città si trasforma da quella rappresentata da Bernard von Breydenbach (1486) in quella del de' Barbari (1500), con il nuovo Arsenale, la chiesa dei Miracoli, la Scuola Grande di San Marco, la torre dell'Orologio, le Procuratie rifatte, i ponti non piú di legno ma di pietra, le strade pavimentate; i pittori veneti ne tramandano l'aspetto, la luce, i colori ed il tono della vita nei grandi teleri di San Giovanni Evangelista (1496), di Sant'Orsola, di San Giorgio degli Schiavoni.
La conquista della terraferma, la costruzione delle prime ville, fortificate da torri angolari, la diminuzione dei campi verdi nella città, avevano invogliato committenti e pittori a comporre le opere di carattere sacro e profano con grandi sfondi di paesaggio, che da Giorgione e da Tiziano passeranno agli innumerevoli seguaci, allievi ed imitatori.
*Ma la terra ferma non serviva solo per ispirare i pittori: vi si compirono, nella seconda metà del '400, grandi opere di bonifica per ridurre a coltura ampie distese di terreni vallivi, compresi fra la laguna ed il corso inferiore dell'Adige: cosí, tra gli altri vantaggi, era assicurata l'alimentazione della città anche nei periodi in cui le vie del mare erano pericolose. E lavori piú imponenti furono quelli eseguiti tra il 1501 e il 1504, quando, per impedire l'interramento del porto del Lido, si deviò il corso della Brenta da Dolo verso Chioggia, primo passo di quelle opere razionali e metodiche per la difesa della laguna che, nella seconda metà del 1500, dopo l'accurato studio di Cristoforo Sabbadino, avrebbero allontanato dalle coste lagunari lo sbocco dei fiumi che ne minacciavano l'integrità. Tra tanti lavori, i contadini non avevano la sensazione che qualcuno pensasse a loro: le scorrerie dei soldati, l'avarizia dei padroni, l'avidità del clero li metteva in croce, sí che essi potevano a ragione esclamare, come si legge nell'*Alfabeto dei villani: « A séon pruòpio la schiuma de sto mondo! ». *In città, invece, l'agio era abbastanza diffuso: nonostante le frequenti grandinate delle guerre, le opere pubbliche si sviluppavano come reclamava il numero degli abitanti che aveva raggiunto le 150 mila unità. Nel 1477 si era iniziato l'Arsenale* nuovissimo, *capace di 150 galee; tra la fine del secolo ed il 1530 la Piazza era stata nuovamente arricchita con la costruzione della torre e la ricostruzione delle abitazioni dei Procuratori; nel 1503 il Carpaccio ed i Bellini eseguivano affreschi, in Palazzo, nella sala del Maggior Consiglio, dove solo l'*Incoronazione *del Guariento oramai tramandava il ricordo della primitiva decorazione; tra il 1505 ed il 1508, a spese della Repubblica, si ricostruiva, piú grande e piú bello, il Fondaco dei Tedeschi, distrutto da un incendio; poi la sua facciata sul Canal Grande sarebbe stata affrescata dal Giorgione. Nel 1514, avendo un altro incendio distrutto quasi completamente il centro mercantile di Rialto, erano stati consultati vari artisti e, tra gli altri, Fra' Giocondo, il quale proponeva un rifacimento totale nell'isola compresa tra il rio di San Silvestro e quello delle Beccarie. Dalla descrizione del Vasari, entusiasta di tale progetto, si direbbe che il complesso avrebbe avuto alcune analogie di pianta con il palazzo di Diocleziano di Spalato; ma prevalse il suggerimento dello Scarpagnino* « autore di quella marmaglia che fu messo in opera », *brontola il biografo fiorentino, e cosí sorsero nel 1521 il palazzo dei* X Savi alle decime, *nel 1522 le* Fabbriche vecchie, *nel 1528 il palazzo dei* Camerlenghi; *dopo, il Sansovino, con la costruzione delle* Fabbriche nuove *(1555), avrebbe definito l'assetto del mercato. Intanto lo Scarpagnino aveva progettato di trasformare il cortile del Palazzo unificando dietro una facciata continua i vari edifici che si affiancavano alla dimora del doge (1523-1550).*

(segue a pag. 54)

42. *L'ansa del Canal Grande a Rialto.*



43



44

45

Rialto

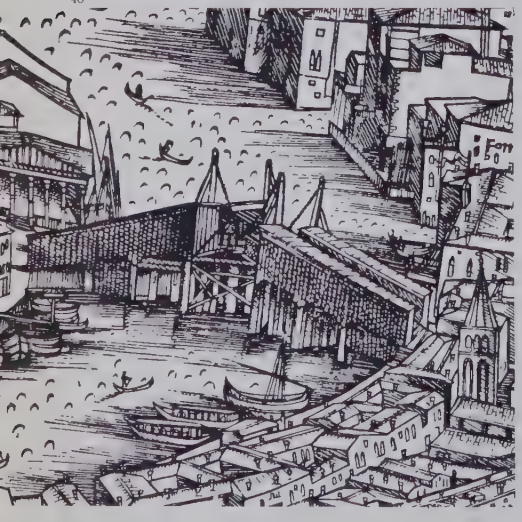
... è al presente la prima piazza d'Europa.

... l'anno 864... atterrate le paludi che vi erano intorno, essendovisi fabbricate molte case, fu lasciato uno spatio, dove si faceva il mercato. Ma l'anno 1097... (fu donato) alla Repubblica tutto quel terreno dove è al presente Rialto Nuovo... Et l'anno 1322 il luogo fu ampliato di edificii. Vi furono anche rifatti i portici sotto il Doge Foscari. Et l'anno 1459... furono slargati...

Ultimamente arso l'anno 1513 fu restaurato di nuovo con le volte al di sopra l'anno 1520. Fu anco saleggiato l'anno 1381. Giace adunque dinanzi alla chiesa di S. Jacopo la piazza di Rialto in forma quadrata, intorno alla quale corrono sottoportichi doppi, da i cui lati si veggono volte e stanze del Dominio, e d'altri privati che servono ai mercanti per riporvi le cose loro, e per le Scuole, perché vi sono quasi come in essercitatorij, Pittori, Musici, e altri artefici che insegnano ai giovani le virtú. Di sotto ne' portici dalla destra vi si aduna ogni mattina gran parte della nobiltà. Dall'altra parte dove è la pietra del bando, i sottoportichi sono ogni giorno frequentati da i mercanti Fiorentini, Genovesi, Milanesi, Spagnuoli, Turchi, e d'altri nazioni diverse del mondo, i quali vi concorrono in tanta copia, che questa piazza è annoverata tra le prime dell'universo. Et da i lati, dove corre la via comune, sono lunghissimi volti, dove sono botteghe in gran numero di finissimi panni di diversi colori... e questa si chiama la drapperia. Seguita Rialto Nuovo, cosidetto, perché fu fabbricato dopo il Vecchio, sul quale l'anno 1331 si vendevano le cose da mangiare ma poi vi furono poste tutte le botteghe della seta, i cui maestri si chiamano Toscani... Per testa dei Toscani... si distende la ruga, overo il corso degli Orefici... Dall'altro lato è la ruga dei Gioiellieri...

(Francesco Sansovino, Venetia città nobilissima, Venetia, 1581)

46



47

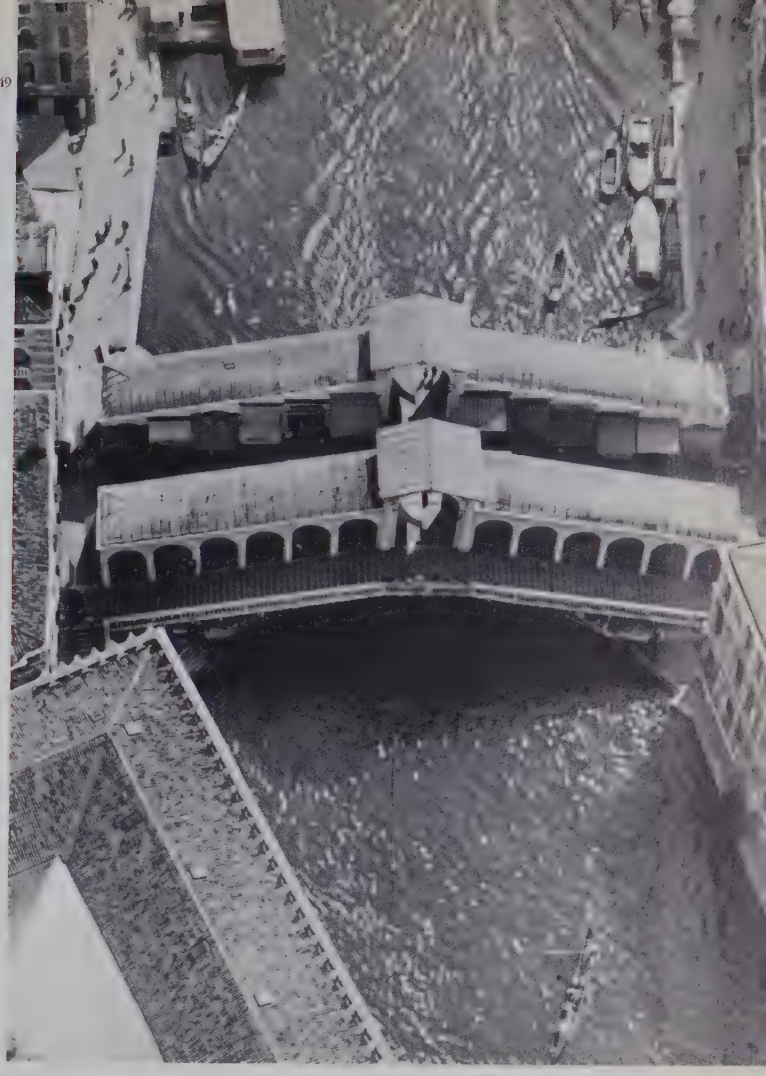
43-44-45. *I progetti del nuovo ponte di Rialto:* in alto *un progetto, presumibilmente per Rialto, di Andrea Palladio;* a lato *i progetti attribuiti a Vincenzo Scamozzi.* 46. *Il ponte in legno dall'incisione di Jacopo de' Barbari.* 47. *La chiesa di S. Giacometto da una stampa settecentesca.* 48. *Planimetria della zona di Rialto, da una stampa dell'archivio di Stato di Venezia.* 49. *L'attuale ponte.* 50. *La gradinata verso il mercato da una foto del primo Novecento.*

Sul ponte de Rialto chi ghe cria:
– A chi vendio la spada desfornia?
– Chi compra la tacchia?
– A chi ghe dago sti bei officietti?
– Un pronostico nuovo co i so effetti
Che ve mostra i pianetti,
Mi vel darò per un pezzo de pan!
– Cento al soldo le gucchie da lanzan!
– Chi vuol comprar un can?
– La barcelletta de m.ro Sbruffaldo!
– Chi vuol un bel rubin, un bel smiraldo!
– Caldo el megiotto, caldo!
– A chi faccio piaser, a bon mercà,
De sta cordela de zenzer per ca'?
– Quel che i altri ve dà,
Signori cari, tre brazza al grossetto,
Mi ve lo dago do brazza al marchetto!
– Chi vuol el fazzoletto?

(Maffio Venier, 1550-1586, Prima se trovarà ...)

48

49



50

51

CANAL GRANDO

52

51. *Palazzi sul Canal Grande, da un'acquaforte di Domenico Tiepolo.* 52. *Particolare della pianta prospettica di Venezia (1620) di Donato Ruscicotto.* 53. *Il Canal Grande dalla pianta prospettica di Venezia di padre Coronelli (1583).* 54. *Ca' d'Oro.* 55. *Giochi sul Canal Grande, da una stampa del 1700.* 56. *Veduta della volta del Canal Grande, da una stampa del 1700.* 57. *Parte di prospetto sul Canal Grande ricostruito per la mostra di « Venezia viva ».* 58. *Gli edifici monumentali ed a carattere ambientale e le chiese monumentali* (dalla relazione per il concorso di « idee », del progetto Astengo, Coppa, Trincanato). 59. *Palazzo Contarini, dell'arch. Scarpagnino.*

53

testimonianze

... au long de la grant rue, qu'ilz appellent le Canal Grant et est bien large; ... et est la plus belle rue que je croy que soit en tout le monde et la mieulx maisonnée, et va le long de la ville.

(da: Philippe de Commynes - Mémoires - sec. XV)

A parler des maisons somptueuses, des richesses des marchandises, des bouticles: j'ai esté à Paris, à Bruges et à Gand; mais ce n'est rien contre le fait dudit Venise. C'est tout peu contre ce que j'ay cy veu és galleries dudit pallais.

(Georges Lengherand - sec. XV)

« Il patriarca d'ogni rio ».

(Pietro Aretino - lettere - sec. XVI)

Et l'on voyait des gondoles, des gondoles, des gondoles, du monde, du monde, du monde; tant de gondoles et tant de monde que l'eau n'apercevait plus le ciel.

(da: Edmond et Jules de Goncourt: L'Italie d'hier - sec. XIX

Sembra che la vita sull'acqua e la vita sulla terra siano delle forme proteiche imprestate volta a volta l'una all'altra per poter meglio esercitare la loro seduzione.

(Georg Simmel - sec. XIX)

Le ombre del Canal Grande di un azzurro così cupo e di così nobili smeraldi, che vengono a rompersi ai piedi delle pitture di Tiziano.

(da: Marcel Proust: Du côté de chez Swann, 1913)

55

Co' passè per loghi stretti
Tiré su quei bei cerchietti
Che se veda la gambetta,
La stafetta, la calcetta, la cosetta,
E de più se comandé.
No se fa cose pompose
Perché l'abbia a star nascose;
Co' el dessotto è il più pulito
El dessotto, via, mostré.

So che gh'è quei che no loda
Sta graziosa e vaga moda
E che cria della staffetta,
Della calcetta, della gambetta,
della cosetta,
E del più che arente gh'è.

Ma sta zente scrupolosa
De natura ze rabbiosa;
Che, se fossi arcicoverte,
Zà che i cria non impediré.
. . . . . .
Vegnerà presto l'usanza
Cola piàvola de Franza
Che più assae della staffetta
Della calcetta, della gambetta,
della cosetta,
Ma più assae scroverzeré.
Pàr un poco da principio
Scandaloso sto capricio
Ma alla fin, se se costuma
Far cosi, più mal nno è.

7

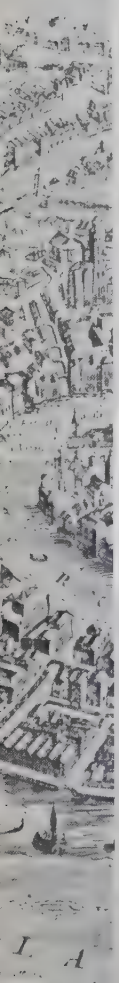
8

51

56 B

51
52
Rı
pa
da
un
str
ed
il
59

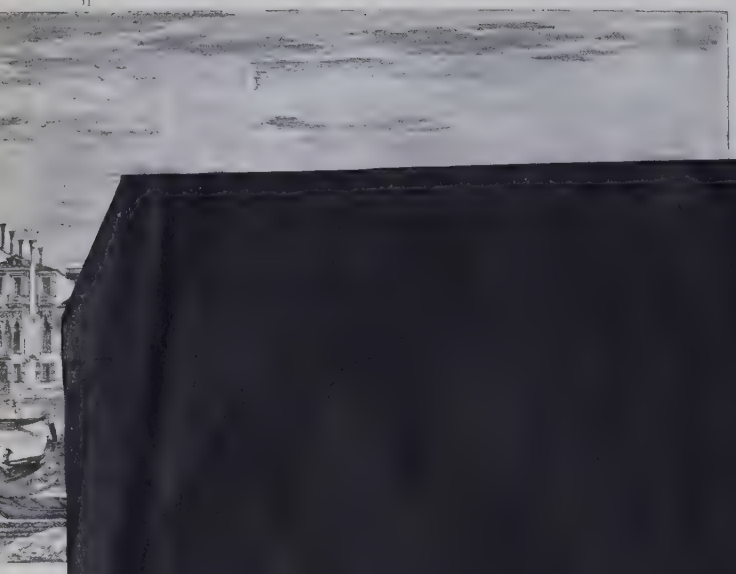
53



59

(segue da pag. 36)

Come al gusto *bizantino* era subentrata una piú forte espressione con il primo *gotico*, cosí alle raffinatezze del Quattrocento *gotico* soprattutto e rinascimentale, subentra un impianto di strutture piú deciso, piú squadrato, piú classico, alla romana; e infatti chi dà carattere all'architettura aulica dal secondo quarto di secolo in poi sono architetti provenienti dal centro d'Italia o che a Roma



CANAL GRANDO

[redacted]

(segue da pag. 36)

Come al gusto *bizantino* era subentrata una piú forte espressione con il primo *gotico*, cosí alle raffinatezze del Quattrocento *gotico* soprattutto e rinascimentale, subentra un impianto di strutture piú deciso, piú squadrato, piú classico, alla romana; e infatti chi dà carattere all'architettura aulica dal secondo quarto di secolo in poi sono architetti provenienti dal centro d'Italia o che a Roma avevano avuto formazione: dal Sansovino al Palladio, allo Scamozzi, all'Ammannati, e agli allievi o imitatori lombardi e veneti – sia pur sensibili alla particolare atmosfera veneziana per cui gli aggetti sono sempre piú contenuti che altrove e valori chiaroscurali pittoricamente sottolineati sostituiscono quelli coloristici precedenti. Ma si tratta sempre di forme architettoniche che si adagiano su una forma urbana anteriore. Tuttavia lo scatto potente di una configurazione urbanistica piú dinamica, caratteristica dei nuovi ideali dell'architettura, si manifesta già nel secolo XVI, anche se Venezia ne smorza alcuni impeti, attraverso la prepotente personalità del Palladio che dà un senso nuovo, preludente al *barocco*, alla configurazione delle isole e all'inquadramento degli spazi in cui inserisce le proprie architetture religiose. Si tratta di volumetrie incentrate nella propria essenza, estranee in certo senso all'ambiente circostante o che ne formano uno proprio e potente quando sono libere da altre costruzioni vicine a cui debbano affiancarsi; esempio cospicuo è la costruzione della chiesa di S. Giorgio in Isola; altro tipico esempio, sempre del Palladio, è il progetto presentato in occasione del concorso per il ponte di Rialto. Questo disegno con le sue ordinate architetture, dai parametri dominati dalla misura delle colonne e degli archi, avrebbe imposto una propria conclusa dimensione nel ritmo generale piú modesto dei palazzi del Canal Grande. Del resto lo stesso ponte realizzato, piú singolare che artisticamente valido, esprime la potenza di una nuova scala architettonica con l'enorme arco che certo cinquanta anni prima nessuno avrebbe osato costruire in opposizione alla metrica sommessa dell'architettura che gli vive intorno. I veneziani in passato avevano costruito un ponte di legno, un diaframma leggero, forse perché sentivano la necessità di filtrare lo spazio dinamico del canale attraverso un manufatto quasi trasparente perché mobile. Il desiderio di fare un ponte di pietra risale al 1507 e si realizza soltanto nel 1590; con esso si conclude la sensibilità di un'epoca e se ne apre un'altra rivelando il tormentoso tentennamento dei veneziani di fronte a questa capitale decisione che cambiava completamente il senso di provvisorio, e non di architettato, che doveva avere prima di quest'epoca l'unico ponte sul loro massimo canale.

Anche nell'edilizia aulica civile vediamo avvenire questo graduale trapasso a forme sempre piú legate da rapporti e ritmi classici in una nuova scala di grandezze che, operando una trasposizione sulla facciata, sintetizza quanto avrebbe dovuto essere espresso nella ritmata configurazione della superficie del blocco. Le facciate, chiuse entro un rettangolo e scandite su piú piani dagli elementi dell'ordine e dal forte risalto di cornici orizzontali, si pongono, estranei e solitari, nel paesaggio di una minore edilizia allineata ai loro fianchi. Unica eccezione la piazza S. Marco che accoglie le nuove forme – dalla Libreria marciana alle Procuratie nuove, alla chiesa di S. Geminiano – e che tuttavia nel sostituire le piú modeste architetture precedenti si rivelano prigioniere di un limite espressivo adeguato alla Piazza e non estranee al suo ambiente come lo sono quasi tutti i palazzi di questa età in altri ambienti cittadini.

Nel 1514 un incendio distrugge completamente l'antica edilizia realtina; malgrado la proposta di un rinnovamento totale, avanzata da Fra' Giocondo, la resistenza della tradizione, la forza e il rispetto per la proprietà privata farà mantenere inalterato sia l'andamento viario che la destinazione d'uso, consentendo soltanto il rimodernamento dei singoli fabbricati con un lavorio che va dal 1520 al 1595, dal Palazzo dei Savi alla Decima, alle Fabbriche vecchie, ai Camerlenghi, alle Fabbriche nuove. Nel 1519 furono selciate e bordate di pietra, rettificandone notevolmente l'andamento, le « fondamenta » delle Zattere, l'antica « Carbonaria » e nel 1589 le « fondamenta nuove », cioè il bordo della città sulla laguna nord.

Due esempi di « insule » che dalla prima metà del secolo quindicesimo alla metà del sedicesimo vengono completamente bonificate e costruite *ex-novo*, sono quella compresa tra rio dei Cereri e il rio delle Procuratie nel Sestiere di Dorsoduro e quella compresa fra rio di San Iseppo e Secco Marina a Castello. Son queste insule di forma rettangolare allungata, dove i corpi di fabbrica sono posti secondo la tradizione in senso trasverso, con viabilità

perpendicolare ai canali e forma edilizia a schiera su calli piuttosto larghe tanto da esser chiamate corti, e anche su vere corti chiuse. L'edilizia è del tipo in serie di carattere borghese e popolare; in gran parte costruita dalla Procuratia di S. Marco per *Amore Dei*, cioè per beneficenza con una tipologia notevolmente evoluta e complessa, secondo l'antico uso della Repubblica di cui abbiamo già fatto cenno.

Nuova edilizia aulica e religiosa, bonifica, edilizia borghese e popolare di stato, istituzione dei registri di battesimo nelle parrocchie (1503), tutto ciò si realizza in un periodo che vede Venezia impegnata in un continuo destreggiarsi fra potenze italiane e straniere per salvare, se non l'antico emporio commerciale e i possessi nel Mediterraneo orientale, almeno l'unità dello stato veneziano. È il tempo che va dalla caduta di Costantinopoli in mano ai turchi (1453), alla Lega di Cambrai (1508), in cui tutta Europa si coalizza contro Venezia sola. In questo stesso periodo la Repubblica sostituisce ai banchi privati, uno alla volta falliti, il banco pubblico (1584), rinnova piú volte il censimento della popolazione del 1540, istituisce cattedre di cultura umanistica, costruisce pozzi d'acqua potabile prelevandola dai fiumi, sopporta spaventose pestilenze che fanno sistematica strage della popolazione.

L'interdetto del 1606, le accuse di protestantesimo, le persecuzioni cui è sottoposto il Sarpi, suo grande consigliere, non impediscono a Venezia né di ospitare il Galilei, né di continuare a patteggiare con il Sultano per salvare il salvabile dei territori coloniali e per continuare i propri traffici marittimi, né di esercitare la propria pietà religiosa innalzando quel grandioso ex-voto, vivo simbolo del « barocco », che è la chiesa della Salute dedicata alla Vergine, invocata quale liberatrice della peste del 1630.

I primi anni del Seicento vedono completarsi il cortile del Palazzo ducale in quella forma che è giunta a noi, e che si può individuare piú come corrispondente a una piazza, intimo proseguimento di piazza S. Marco, piuttosto che come cortile di un palazzo; conferma anche questo concetto la facciata dell'« Orologio » (1612) che vuole sottolineare l'ingresso laterale alla basilica ponendolo in asse con la cupola centrale. Ormai costruito il palazzo dei « Signori di notte al Criminal » (1589-1614) lo si unisce al Palazzo ducale scavalcando il rio con il passaggio pensile noto col nome di ponte dei Sospiri (1600), gioco plastico sospeso fra acqua e cielo. Le successive espressioni del gusto « barocco », si insinuano, come già vedemmo, fra quelle del *manierismo cinquecentesco* nella configurazione delle strutture edilizie antiche, senza tagliar nuove strade o aprir piazze, ma sostituendo alle forme architettoniche precedenti il loro cosí caratteristico linguaggio e imponendone un altro che non ha la precisione astratta che aveva l'architettura del Cinquecento, accompagnata da una dimensione propria e immanente, estranea a quella della matrice sottile e vibrante di Venezia, poiché si esprime con ritmi piú ammorbiditi in un estro fantastico e vivamente chiaroscurato che deforma la razionalità dell'ordine cinquecentesco con espressioni piú esteriori e piú cordiali. Esse, meglio sono assorbite dal sentimento figurativo tradizionale della città anche quando esplodono con prepotenti forze plastiche sostituendosi ad umili architetture e coinvolgendo spazi grandiosi come avviene per la chiesa della Salute, che pur giganteggiando nelle sue potenti dimensioni, pur coinvolgendo una dinamica spaziale inusitata per Venezia, con le sue vibrazioni riesce a non estraniarsi dagli altri valori plastici della città, ma anzi vi fa confluire un senso di ricchezza e di gioiosità che è proprio, anche se diverso, dell'architettura veneziana di tutti i tempi.

Costruita a seguito di un concorso, al quale vennero presentati ben undici modelli, vinto dal giovane Longhena, la chiesa della Madonna della Salute fu consacrata nel 1687 quando il Longhena era morto ormai da cinque anni: la posizione, come già vedemmo, è quanto mai suggestiva – già occupata dall'ospizio e dalla chiesa della Trinità – la nuova interpretazione dello spazio si apprezza in pieno confrontando la sistemazione attuale con quella della pianta prospettica del de' Barbari. Il Benoni, nel 1677, costruisce gli uffici dello scalo doganale ricalcando con modi piú risentiti la precedente costruzione, *alla punta della Dogana da Mar*. Anche altri edifici religiosi seicenteschi furono ricostruiti al posto dei precedenti e quindi non presentano complesse volumetrie, ma innovano soprattutto la configurazione della facciata. Qui il linguaggio barocco è affidato quasi completamente all'apporto plastico, di pura e semplice superficie su schemi compositivi molto semplici: chiesa di S. Moisè (1632, facciata del 1668 di A. Tremignon); chiesa dell'Ospedaletto; S. Maria dei Derelitti

XX Pianta prospettica di Venezia incisa da Stefano Scolari, sec. XVII.

(1674) e S. Giustina del Longhena. Molte di queste facciate sono celebrative di un personaggio o di una famiglia e costruite a spese di coloro che vengono onorati: Tomaso Rangone, a metà del Cinquecento, aveva iniziato questa tradizione in S. Giuliano, continuata nella chiesa di S. Maria Zobenigo, e del resto anche il Colleoni per la sua statua aveva provvisto personalmente e la Repubblica dopo molto tergiversare finí per collocare la statua a S.S. Giovanni e Paolo e non in piazza S. Marco, come era richiesto nel testamento.

In questo periodo il palazzo privato dà all'ordine architettonico, che si suole adoprare nelle facciate di questa età, un ritmo piú fantastico per le libertà singolari che gli artisti si concedono nell'uso di paraste, capitelli, colonne, bugnati, il tutto con un'aria di ricchezza e di calda adesione all'ambiente che li differenzia notevolmente da quelli del Cinquecento. Nell'architettura veneziana, anche la piú complessa e piú tarda, questa sensibilità di risalti coordinati in una superficie piana, con sentimento decorativo fantastico, piú o meno valido, si è sempre mantenuta, rivelando la piena adesione a un sentimento generale di continuità di cui solo l'architettura cinquecentesca talvolta varcò i limiti. È caratteristico di questa età il rinnovamento edilizio con rifacimenti che ancora una volta aumentano il volume e l'altezza degli edifici; sia in quelli residenziali di tipo borghese sia in quelli di tipo popolare nei quali troviamo una quantità notevole di costruzioni eseguite per volontà delle *Scuole* di devozione e della *Procuratoria di S. Marco*; esse sono quasi tutte del tipo in linea o a blocco con cavedio centrale; l'aspetto esterno, spesso sottolinea con ripetute fasce in pietra, sull'intonaco di marmorino, le altezze di piano, lega con stringata semplicità l'imposta degli archi delle finestre e i davanzali, le mensole dei poggioli; qualche attributo architettonico consiste soltanto nella cornice di gronda e in alcuni poggioli con minimi aggetti, qualche volta i grandi camini, dal taglio risentito e squadrato, denunciano con particolare evidenza il gusto del secolo XVII.

(segue a pag. 61)

(segue da pag. 44)

Il Sansovino si era trasferito da Roma sconvolta dal sacco (1529) ed otteneva quasi subito commissioni importanti e cariche pubbliche di primo piano. Con lui si ponevano le basi per un ulteriore assestamento del centro: dapprima egli costruiva la Biblioteca Marciana (1532-1540) ove trovava la sua sede definitiva la pubblica libreria istituita nel 1362; poi rifaceva la chiesa di San Giminiano (1532), la loggia del campanile (1537-1540), ed ideava un edificio apposito per la Zecca (1537-1545). Era pronto l'ambiente ideale sognato da Pietro Bembo nei suoi Asolani *(1505).*

Il rigore degli ordini classici, che a Venezia erano stati portati qualche decennio prima, da Mauro Codussi e da Pietro Lombardo, si inserisce stabilmente in città; il Sansovino impone il suo gusto, e, pur adeguandosi alla tradizione locale nell'equilibrare le masse delle ampie facciate, rinnega ogni varietà di colore e di materiale, ed in qualche caso ignora tradizioni secolari come quando, per il palazzo Corner, disegna una pianta da edificio toscano, che i costruttori locali si guarderanno bene dall'adottare in altri edifici del Cinquecento e del Seicento. Al seguito del Sansovino giungono a Venezia altri toscani: l'Ammannati prima, per le sculture della Libreria; e, nel 1539, il Salviati, che fa a tempo a partecipare, in gara con i pittori veneti, al concorso per la decorazione della grande sala della Marciana. Poi arriva un altro architetto, di formazione romana, Michele Sammicheli, per costruire il forte di Sant'Andrea di Lido (1543) e riorganizzare ed ingrandire l'Arsenale, insieme ad Antonio da Ponte (1544-1579). Si trasferisce a Venezia il Veronese (1553), il quale per decenni dipingerà nelle grandi sale del Palazzo mentre anche il Tintoretto vi lavora ed il Sansovino con il Vittoria vi sistemano la Scala d'Oro, dalla pianta singolare e complessa (1555). Dal 1559 aveva iniziato la sua attività veneziana il Palladio, con i lavori per San Giorgio e del convento della Carità; nel 1574 egli progettava, per il Palazzo, la sala delle Quattro Porte; nel 1576 iniziava il Redentore; nel 1578 suggeriva un completo rinnovamento per la Sala del Maggior Consiglio semidistrutta dalle fiamme. Il suo progetto non fu accettato; ma anche nel restauro del Rusconi la sala non ebbe piú lo slancio ascensionale primitivo, accentuato dall'alto soffitto eseguito nel Trecento.

Le serene costruzioni palladiane si erano inserite in un ambiente che pareva nato per loro, e che è quello documentato accuratamente nella Venezia nobilissima *pubblicata dal Sansovino nel 1581. Lo scrittore elenca cento ornatissimi palazzi, centoventi chiese, diciassette ospedali, quattrocento e cinquanta ponti, cinquantatré campi, duecentotrentacinque giardini. Scrive che la divisione in sestieri fa sí che la città sembra formata da piú paesi vicini, perché ciascun sestiere era completo di tutti gli edifici necessari ad una vita autonoma. Mai la città era apparsa tanto ricca e bella ed animata; eppure la decadenza, inesorabile, continuava ad aggravarsi.*

Le scuole religiose, grandi e piccole, le scuole artigianali, erano state costruite ed ornate da maestri insigni; e cosí pure i famosi Ospizi della Pietà, degli Incurabili, dei Mendicanti, dei Derelitti, che erano il centro della cultura musicale piú raffinata d'Europa; nelle chiese risuonavano le musiche dei Gabrieli; 113 tipografie lavoravano contemporaneamente e pubblicavano, in media, 900 libri all'anno; ma la Morea era perduta (1538); e si doveva chiedere la pace ai turchi (1540); e poi Selim II si era annessa Cipro (1566); e Famagosta era caduta dopo undici mesi d'assedio, nonostante l'eroismo ed il martirio di Marcantonio Bragadin (1571). Poi, finalmente, gli stati cristiani si erano decisi ad aiutare Venezia nel respingere gli infedeli; e c'era stata la luminosa giornata di Lepanto (7 ottobre 1571): benché vincitrice, la Repubblica, con il trattato di pace, aveva dovuto rinunciare a Cipro, ed accettare un tributo oneroso. Nella città non vi era piú il clima sereno dei secoli precedenti: le lunghe e spesso disastrose guerre avevano concentrato in poche mani ricchezze strabocchevoli, e, perciò, si era accentuata la diseguaglianza fra i vari ceti sociali ed il malcontento era diffuso, come attesta, ad esempio, l'anonimo Lamento dei pescatori veneziani, *scritto in chioggiotto, attorno al 1570, in cui due interlocutori si lagnano perché la minacciata guerra rende pericolosa la pesca e fa aumentare la carestia; ora, per volere di Dio, il turco farà giustizia dei tiranni, che saranno finalmente costretti anche loro, per mangiare, a pescare granchi e gamberi. E la città continuava a diventare sempre piú ricca: in Piazza, distrutto il vecchio ospedale di San Marco, lo Scamozzi iniziava le Procuratie nuove (1585); a Rialto un maestoso ponte di pietra sostituiva quello ligneo che pure era stato, a suo tempo, ben studiato, con le due file di botteghe a lato del percorso, e la zona centrale che poteva aprirsi al passaggio delle imbarcazioni ad alta alberatura (1589); al di là del rio di Palazzo si iniziava un nuovo edificio per le prigioni (1591); ed all'inizio del nuovo secolo si sarebbe data la definitiva sistemazione al cortile del Palazzo, distruggendo i grossi muri che lo recingevano su tre lati, e la scala Foscara, per far girare tutto attorno un porticato che continuasse quello dell'ala rinascimentale finita, a metà del '500, dallo Scarpagnino.*

(segue a pag. 57)

In alto *l'isola di S. Giorgio,* in basso *il complesso palladiano.*

S. Maria della Salute con il Seminario.

(segue da pag. 54)

Lo stato pontificio era sempre sospettoso della politica di Venezia, la quale, nonostante i rovesci, dimostrava di voler conservare l'indipendenza di pensiero, di azione, di parola. I sospetti, effettivamente, avevano ragione di essere; e la crisi matura nel 1600 quando il Senato respinge la richiesta del papa che voleva esaminare in teologia il patriarca da poco eletto, secondo la consuetudine, dal governo. Poi, nel dicembre 1605, il papa chiede di liberare due ecclesiastici sottoposti al foro laico, pena l'interdetto; nel maggio 1606, l'interdetto è intimato, ma il Senato lo dichiara nullo, ed ordina al clero di non tenerne conto; i Gesuiti, che lo vogliono rispettare, lasciano la città; i Cappuccini ed i Teatini, pochi giorni dopo, sono espulsi; si scoprono congiure di religiosi che meditano di assassinare il doge; nel 1607, si attenta alla vita di fra Paolo Sarpi, teologo e canonista della Repubblica, il quale coraggiosamente difendeva le ragioni della sua patria; un nuovo attentato egli subisce nel 1609; poco dopo si ordina che la dottrina *sia insegnata solo dai* pievani, *che erano eletti dai parrocchiani; nel 1612 si minaccia la morte e la confisca dei beni a chi mandasse i figli a scuola dai Gesuiti, e si proibisce al clero di indossare vesti di seta o colorate o di adoperare gioielli. L'indipendenza di pensiero della Repubblica, in tali anni complicata, si manifesta anche con gli incoraggiamenti all'attività di Galileo, che soggiorna e lavora a Venezia ed a Padova fino a che non trova conveniente tornare in patria. Quando, nel 1623, Paolo Sarpi muore, dopo aver augurato alla Repubblica, con le ultime parole,* Esto perpetua, *il governo dispone il lutto pubblico e lo comunica alle Corti; solo per riguardo al papa si rinuncia a dedicare subito un monumento al prezioso consultore. L'attrito con il papa era, almeno apparentemente, appianato, ed anche le altre vicende politiche erano relativamente tranquille. Si era conclusa la pace con gli Uscocchi dopo una guerra durata sette anni (1620); e la congiura del marchese di Bedmar, ambasciatore di Spagna a Venezia, oramai sventata, aveva reso possibile svelare il malanimo e la gelosia che Austria e Spagna nutrivano verso Venezia.*

Per un poco la Repubblica, in pace, attende a riordinare leggi e regolamenti, divenuti inattuali; poi ricominciano le disgrazie. Nel 1630, scoppia la peste che si diffonde rovinosamente nonostante i provvedimenti sanitari preordinati. Solo alla fine del novembre 1631 essa può considerarsi debellata; ma Venezia ha perso 46.490 cittadini. Una chiesa votiva, dedicata alla Vergine, sorgerà al posto di quella della Trinità, presso la Dogana; si fa un concorso, cui vengono presentati dodici modelli, e, dopo varie tergiversazioni, è scelto il progetto di Baldassare Longhena, poco piú che trentenne. La sua chiesa sarà a pianta centrale, e interromperà la tradizione per la quale, in città, prevalevano le chiese a sistema longitudinale. Pur tramandando alcuni elementi palladiani, la chiesa avrà motivi di struttura e di decorazione barocchi. Votata dalla Signoria, sarà l'ultimo edificio pubblico *che testimonierà l'importanza della nazione; la costruzione andrà per le lunghe, per la lunga guerra di Candia (1644-1669), che asciuga il pubblico denaro. Per trovare nuovi capitali si aggregano al patriziato cittadini in grado di offrire centomila ducati allo stato; ed i Labia, nel 1646, aprono la serie dei nuovi nobili; nello stesso periodo i pievani, riuniti i capi famiglia, chiedono elemosine per la guerra. Ma la lotta contro i turchi, nonostante l'eroismo di Lazzaro Mocenigo che riesce a penetrare nei Dardanelli per colpire Costantinopoli (1657), volge al peggio ed assorbe sempre piú denaro. Anche il papa se ne preoccupa e permette di devolvere i beni di alcuni ordini conventuali recentemente aboliti alla guerra contro gli infedeli. Nell'agosto 1669 Francesco Morosini,* Capitano Generale da Mar, *cede Candia dopo una resistenza che era costata 4.253.000 ducati all'erario; alla fine di settembre il Capitano Generale si imbarca con i profughi, gli archivi, gli oggetti di culto, e la tavola con la Vergine Mesopandissa (l'apportatrice di pace), che sarà collocata sull'altar maggiore della chiesa della Salute. L'onestà e l'eroismo dello sfortunato Morosini vengono riconosciute con la sua nomina a Procuratore di San Marco.*

Persisteva la speranza della ripresa benché nel 1683 i turchi fossero giunti a Vienna; nel 1684 la Repubblica entra nella Lega Santa, alleandosi al papa, all'Impero ed alla Polonia, e Francesco Morosini, nuovamente nominato Generale da Mar, *riporta notevolissimi successi. Atene si arrende, dopo che, saltata in aria la polveriera sistemata dai turchi nel Partenone, tutta la città arde in un estesissimo incendio (1687); eletto doge nel 1688, il Morosini continua a dirigere le azioni di guerra fino a quando, nel 1694, dopo aver riconquistato alla patria la Morea, muore, a Napoli di Romania. La pace di Carlowitz (1699) assegna il Peloponneso a Venezia, e, per qualche anno, sembra rinnovarsi l'età dell'oro. Ma la Morea, impoverita nei decenni di cattivo governo turco, costituisce solo un peso per la Repubblica, la quale, nel 1718, perde la sua effimera conquista con la pace di Passarowitz, conclusa, a sua insaputa, tra Austria e Turchia.*

XXI **Planisfero disegnato da padre Vincenzo Coronelli, 1688.**

Cosí, dopo settant'anni, i due rivali nei traffici mediterranei sono entrambi esauriti dalla lotta; e Venezia, oramai, non ha piú ingerenza nella politica europea. Durante le tre guerre di successione rimane estranea ai conflitti, e, dopo la pace di Aquisgrana (1748), cerca di entrare nelle buone grazie del potentato piú vicino, l'Austria. La classe dirigente non sentendo in sé la forza di rinnovarsi diviene ancor piú rigorosa conservatrice.

Le casse statali erano da tempo esaurite, e si era imposto il reperimento di nuove fonti di denaro: per questo, nel 1701, si era proposta persino una tassa sulle parrucche, nel 1715 si era istituito il pubblico gioco del lotto, nel 1717 si erano poste in vendita le botteghe delle Procuratie e quelle attorno al campanile, fino allora tenute dal demanio. Ciò non ostante si compirono opere pubbliche importanti: nel 1723, il Tirali studiò la nuova pavimentazione della Piazza e la sistemazione della Piazzetta; e nel 1744, infine, ebbe inizio l'esecuzione dei Murazzi, formati da blocchi di pietra cementati, che si stendono per quattro chilometri su una larghezza di sedici metri. L'opera gigantesca era stata progettata sin dal 1716 dal cosmografo padre Vincenzo Coronelli; la costruzione, affidata al matematico Bernardino Zendrini, conclusa in trentotto anni, fu di grande efficacia per la difesa dei paesi litoranei e la sopravvivenza della laguna e della città. Intanto si erano coperti alcuni canali: quello che percorreva in tutta la lunghezza il Campo San Polo e quello della Lista di Spagna; aveva avuto inizio cosí una lunga serie di lavori del genere, che, nell'800, saranno anche troppo numerosi. Dovunque continua il paziente lavoro di manutenzione e di rimodernamento dei palazzi e delle case, iniziato nel secolo XVII; dagli edifici sacri sparivano gli affreschi ed i mosaici delle origini, gli altari lignei erano sostituiti da quelli marmorei, sontuosi, costruiti a spese delle ricche famiglie di antica o recente nobiltà. Il gusto del tempo si rivelava nelle facciate, ornate da innumerevoli sculture e spesso dedicate non alla gloria della divinità, ma alla vanità delle famiglie piú abbienti; cosí quelle di Santa Giustina, dell'Ospedaletto, di Santa Maria del Giglio, degli Scalzi, di San Moisè, di

XXII **L'interno del teatro di S. Benedetto (da una stampa del sec. XVIII).**

San Vitale, studiate dal Longhena, dal Sardi, dal Tremignon, dal Tirali. Gli architetti erano per lo piú ticinesi, gli scultori, fiamminghi; tutti erano impiegati anche nei palazzi, i quali, costruiti a due piani, erano stati poi sopraelevati e rimodernati, conservando la pianta originaria, ma rinnovando, nelle facciate, la linea delle porte e delle finestre. Piú che le vecchie famiglie, i nuovi ricchi ed i neopatrizi si resero benemeriti in tale opera di ripristino; difatti, prima di ottenere la nobiltà, i mercanti di Rialto di merletti o gioielli o formaggio, dovevano dimostrare di poter sostenere un tono di vita adeguato al titolo.

Restaurando i palazzi, talvolta si unificavano piú edifici, come nell'istruttivo esempio di Ca' Pesaro, cresciuta su tre palazzetti preesistenti, conservandone la originaria muratura trecentesca, tuttora occultata sotto i lussuosi rivestimenti di pietra istriana e le decorazioni ideate dal Longhena. Questi, e il suo continuatore Antonio Gaspari, fervido ammiratore del Bernini, contribuirono ad importare in città qualche esempio di gusto barocco, ben presto rinnegato per quello neoclassico, già annunciato nelle eleganti architetture di Giorgio Massari: i Gesuati, la Pietà, palazzo Grassi, le ultime belle ville di terraferma.

Andrea Tirali, nel palazzo Priuli Manfrin, suo genero Giovanni Scalfarotto nella chiesa di San Simeon Piccolo sono già orientati verso un neoclassicismo ortodosso, benché lavorino nei primi decenni del secolo; poco dopo il Temanza, nipote dello Scalfarotto, interpreta i dettami di padre Lodoli nella Chiesa della Maddalena; ed il suo discepolo Selva sarà l'ultimo architetto della Repubblica e legherà il suo nome al teatro della Fenice, *fatto costruire da una società di patrizi (1790-1792). I numerosi teatri del Sei e del Settecento appartenevano a famiglie patrizie, che dalla loro gestione traevano lucro; la Fenice invece, frutto di nuovi tempi, è di una cooperativa di nobili. Gli spettacoli teatrali ed i concerti degli Ospizi erano tanto curati da richiamare a Venezia gran numero di amatori; Monteverdi, i Marcello, Vivaldi, Galluppi avevano composto e diretto le loro*

migliori musiche nei Quattro Ospedali *e nella chiesa di San Marco, avendo a disposizione cori ed orchestre espertissimi, formati in gran parte da fanciulle povere, dotate di particolari attitudini artistiche, che il governo faceva educare a spese dello stato.*
I concerti dei Quattro Ospedali *si tenevano nelle rispettive chiese, ricostruite o rimodernate nel Sei e nel Settecento, con la collaborazione degli architetti, dei pittori e degli scultori piú in vista. La pittura, dopo i grandi fulgori cinquecenteschi, aveva avuto vari decenni di stasi, come è noto; e ne aveva approfittato Marco Boschini per stendere un consuntivo nella sua* Carta del Navegar Pitoresco *edita nel 1660; il poema, scritto per polemizzare con il Vasari e per contendere alla scuola toscana la palma della pittura, ha squarci di grande interesse, ma è utile soprattutto per le innumerevoli indicazioni circa i dipinti veneti. Poi, nel Settecento, l'attività del Piazzetta, dei Tiepolo, del Canaletto, dei Longhi, dei Guardi, del Piranesi, della Rosalba, riportano l'arte veneziana nel primissimo piano della pittura europea; a tramandarne le peculiarità provvedevano le numerose Accademie nelle quali si studiava disegno, e la raccolta di calchi tratti dalle sculture classiche piú importanti che la famiglia Farsetti aveva riunito nel palazzo di San Luca mettendola a disposizione degli artisti. Nel 1750 il governo aveva provveduto ad aprire un'Accademia pubblica per lo studio* dell'uomo nudo *e ne aveva affidata la organizzazione e la direzione al Piazzetta, cui era succeduto G. B. Tiepolo; a questo si era aggiunto lo studio della prospettiva, e l'istituzione era prosperata, nonostante l'epoca poco propizia. Nel 1761, i benpensanti della città si erano scandalizzati perché il ricavato della vendita di certi beni ecclesiastici era stato impiegato nel restauro del Ridotto, eseguito da Bernardino Maccarucci, lo stesso che, nel 1776, approntera un nuovo apparato per la fiera della* Sensa *in Piazza. L'addobbo, che è noto per esser stato riprodotto in un dipinto da Francesco Guardi, doveva durare molti anni, ed era costato ben 57 mila zecchini. Il governo voleva mantenere sereno il tono della città con le feste tradizionali; ma, nello stesso 1776, gli Inquisitori avevano proibito la rappresentazione del ballo* Coriolano *temendo che, dato il soggetto, fomentasse malcontenti.*

Da parte del governo c'era stato qualche tentativo di adeguamento al pensiero degli illuministi: nel 1772 si era permesso al segretario Pier Antonio Gratarol di fondare una Loggia di liberi Muratori*; poi erano stati aboliti gli ordini degli Agostiniani, dei Gerolimini, dei Minimi, dei Serviti, e, dopo il noto breve pontificio, anche quello dei Gesuiti. Nel 1775, per ringiovanire il Maggior Consiglio, si era deliberato che ad esso potessero essere aggregate quaranta famiglie nobili di terraferma (e solo dieci approfitteranno dell'offerta); ma oramai, come scriveva il poeta vernacolo Anzolo Maria Barbaro* « Sta Repubblica alfin / Piú de tutte ha durà / Co' l'abito xe vecchio / No 'l se rinova piú »*; e lo stesso doge Renier, nel 1780, diceva, nel Maggior Consiglio:* « no gavemo forze, non terrestri, non maritime, non alleanze, vivemo a sorte e per accidente ».
Il malcontento serpeggia nella classe colta; e si manifesta, nel 1785, con un incendio doloso che fa gravi danni all'Arsenale, e si scopre che è stato organizzato da una congiura di nobili, cittadini e religiosi, tutti membri di una Loggia massonica; i loro emblemi sono bruciati nel cortile del Palazzo al grido Viva San Marco! *Intanto, nel 1789, era stato eletto doge Lodovico Manin, appartenente ad una delle famiglie aggregate al patriziato nel Seicento; egli era poco preparato e poco adatto all'alto compito, che, in quel periodo, non era affatto ambito dagli uomini piú coscienti.*
Il popolo sussurra: « I ga fato Doxe un furlan, la Repubblica xe morta ».
Nel 1793, quando la Legazione francese alza lo stemma repubblicano, si svolgono vivaci manifestazioni di protesta; ma contemporaneamente, nel cortile del Palazzo, presso i Giganti, si trovano scritte inneggianti alla libertà e alla democrazia.
Poi la situazione precipita e il patriziato non se ne meraviglia; nel 1796 si promuove una raccolta di denaro tra i cittadini di ogni ceto, nella speranza di poter organizzare la resistenza; ma i governanti sanno bene che si tratta di un inutile ed estremo gesto demagogico. Il 12 maggio 1797, quando si svolge l'ultima seduta del Maggior Consiglio, in Palazzo si grida Viva la libertà, *in Piazza* Viva San Marco*; il popolo vuol vedere alta la bandiera della Repubblica veneta e tenta inutilmente di rimettere sul trono il doge; il 10 giugno le Procuratie sono ribattezzate coi nomi di Galleria della Libertà e dell'Uguaglianza. Nell'ottobre il trattato di Campoformio assegna Venezia all'Austria, dopo una vita indipendente durata, secondo gli storici veneti, 1377 anni.*

XXIII **Scheda dell'elezione del doge Lodovico Manin.** Elezione del doge di Venezia da parte dei componenti il Maggior Consiglio (nobiluomini dai trenta anni in poi), dal 1268 fino alla fine della repubblica: il Maggior Consiglio si riunisce alla morte del Doge e si sorteggiano 30 nomi dai quali si estraggono 9 membri che votano 40 nomi (i quali sono comunicati al Maggior Consiglio) dai quali si estraggono 12 membri che votano 25 nomi (i quali sono comunicati al Maggior Consiglio) dai quali si estraggono 9 membri che votano 45 nomi (i quali sono comunicati al Maggior Consiglio) dai quali si estraggono 11 membri che votano 41 elettori i quali eleggono il nuovo Doge.

(segue a pag. 64)

(segue da pag. 53)

Tutto il XVIII secolo ha nella politica veneziana l'impronta del compromesso, per continuar a vivere, anche se non mancano gli intelletti pensosi dei grandi problemi sociali che premono, dapprima non chiaramente valutati, ma poi sempre piú scoperti, nella seconda metà del secolo. La crisi finanziaria passa dalle pubbliche finanze a quelle private e malgrado i tentativi di riforma sul piano economico, commerciale, agricolo, industriale, si farà sempre piú grave culminando inevitabilmente, per vecchiaia di strutture, in quella politica.

Come in una lenta risacca gli ultimi anni della Repubblica hanno portato altro materiale, sebben poco, a incastrarsi nelle strutture esistenti, e poco altro ne ha asportato, come risucchiandolo; possiamo riconoscere questa situazione in una notissima planimetria, rapportata in scala di piedi veneti, che con esatta rilevazione precisa l'andamento anche dei canali minori, delle *calli*, dei *campi*, registra i nomi di ogni località, segna tutti i ponti e i *traghetti*; in altre parole sottolinea, assegnandole l'importanza che effettivamente ha la viabilità in una guida della città; ché tale essa risulta essere in quella veste editoriale piú ricca completata con piccole vedute prospettiche dei principali ambienti cittadini.

La pianta è datata 1729, l'autore è il cav. Ludovico Ughi che la dedica al *Serenissimo Principe*; se pur redatta settant'anni prima della fine del regime oligarchico, questa pianta, che verrà tante volte ripetuta e riportata su guide descrittive, ci dà la forma urbana di Venezia alla conclusione del suo millennio di vita.

Quasi tutti gli edifici nuovi e riferibili a questo periodo, riportabili su questa pianta, sono rifacimenti di strutture cadenti, architettati con un gusto neoclassico, che si tinge di varie tendenze: dalla chiesa dei Gesuiti del Rossi (1715) a quella di S. Rocco (1725) a S. Tomà (1742) alla piú compassata della Maddalena del Temanza (1749) alla chiesa di S. Simeon piccolo (1738); quest'ultima, sia pure non intenzionalmente, ma certamente di fatto, forse per il colore della cupola, incentra su di sé tutto l'interesse spaziale dell'estremo lembo del Canal Grande. Vediamo che ancora si mantiene la tradizione di costruire una scuola, quella dei battiloro (1711) dalle linee aggraziate e stanche, vicino una chiesa, a S. Stae con fronte verso il Canal Grande, nel campo.

Nell'edilizia civile troviamo edifici residenziali di tipo piccolo borghese, ricostruiti dopo incendi e demolizioni, che mostrano con quale spirito diversissimo dal passato si componeva una pianta di casa d'affitto dalla metà del Seicento a questo primo Settecento: qui ci si preoccupa soltanto di ricavare un massimo di abitazioni superando la tradizionale planimetria, per disegnarne un altro schema che non riesce ad assumere una forma nuova; ma si vuole dare all'esterno un certo tono civile, una composizione architettonica di una certa originalità. La grande attività edilizia di restauro si concentra nell'interno dell'edificio nei *ridotti* e in genere nei mezzanini, ricavandovi quei deliziosi ambienti a stucchi bianchi su fondo pastello.

In questo periodo lo sviluppo del palazzo veneziano si conclude, l'architettura ripiega verso forme piú schiettamente settecentesche, di un incidere metallico in cui sentiamo ancora meglio presente quel senso del piano che si è nuovamente placato in confronto alla vigoria plastica precedente: tutte le civiltà figurative si sono infrante contro questo senso nitido della superficie che per secoli impose un carattere di aristocratico e dignitoso contenimento all'edilizia residenziale veneziana.

Un importante intervento, anche se apparentemente soltanto tecnico, fu il rifacimento della pavimentazione di piazza S. Marco, a spese dell'arte dei « Zavatteri » su disegni del Tirali, nel 1722, realizzato sostituendo l'antico cotto contesto a spinapesce con il macigno listato di pietra d'Istria; sostituzione che diede tutt'altra atmosfera all'intero ambiente marciano. A questa sfera di interventi tecnici appartiene quella dai molti interrimenti di rii a iniziare da quello di S. Polo alla fine del secolo.

Ma una grande operazione rivela ancora l'animo dei governanti veneziani ed è la costruzione dei *murazi* da Chioggia-Sottomarina a Malamocco, a difesa della laguna; *le sacre mura della patria* per le quali lo stato veneziano si impone un ultimo sforzo con l'intendimento di salvare l'intangibilità del suo territorio piú intimo.

XXIV **Teodoro Viero: pianta di Venezia, 1798.**

Benché l'occupazione francese sia stata di breve durata – nel 1797 e poi dal 1805 al 1814 – incise notevolmente sul patrimonio immobiliare della città per la situazione in cui si venne a trovare gran parte del vecchio ceto dirigente i cui patrimoni subirono falcidie rovinose per la durissima politica fiscale, le requisizioni e i saccheggi che colpirono anche il ceto borghese e il popolo. Il governo napoleonico, ritenendosi successore di quello veneziano, liquidò i depositi dei privati e degli enti cittadini – come le « scuole e le confraternite religiose » – ridimensionò anche le parrocchie dimezzandone o quasi il numero, confiscandone gran parte dei patrimoni. I provvedimenti del Regno italico, dal 1806 al 1810, non furono da meno nella politica di soppressione di ordini religiosi con la conseguente spartizione di beni mobili e immobili, lo smembramento di archivi e di preziosa documentazione. Ma in altri campi alcuni provvedimenti furono di notevole e positiva importanza per iniziative di tipo culturale, edilizio e, in terraferma, anche agrario: si tratta della revisione del Catasto con l'aggiornamento delle mappe che portano il nome di Napoleone, del rilevamento dell'intera superficie lagunare, attuato per avere una valida base al progetto deciso da Napoleone di dare a Venezia un porto militare di primo ordine. Questo progetto fece rivolgere l'attenzione degli idraulici verso il porto di Malamocco, iniziando la costruzione di due dighe; opera che il governo austriaco riprenderà solo nel 1839 e quello italiano finirà nel 1872.

Ciò che interessa di piú per la città è il progetto di una strada che avrebbe dovuto legarla alla terraferma, dal sestiere di Castello (Arsenale) per la Certosa e le Vignole; di questo progetto rimane altro che l'inizio, con l'interrimento del Canale di S. Anna trasformato nel-

CANALE DELLE BACCHE
SECONDO
CANALE DELLA CIUDECCA

DELLA R. CITTA'
DI
VENEZIA
DIMOSTRANTE LE DIVISIONI DEL CASEGGIATO, I DETTAGLI DELLE CHIESE,
DEI PUBBLICI STABILIMENTI E DEI PRINCIPALI PALAZZI E LA NOMENCLATURA STRADA
Rilevata sul luogo e disegnata nel 1846
OPERA
compilata in memoria degli Scienziati Italiani riuniti in Venezia nel Settembre 1847.
Consigliere intimo attuale di Stato e Ciambellano di S.M.I.R.A.
Cavaliere della Corona di Ferro e dell' Ordine Pontificio del Cristo
Podestà della R. Città di Venezia ec. ec. ec.
DESCRIZIONE DELL' OPERA
Cimitero
Tumulato
DELLE NAVI
NUOVE
ARSENALE
CANALE DI S. MARCO

VENEZIA

W7-CVY-260

Tav. 3

La pianta di Venezia disegnata nel 1846 da Bernardo e Gaetano Combatti

Allegato al n. 52 di «Urbanistica»

XXV **Luigi Querci: pianta di Venezia, 1887.**

la via Eugenia (via Garibaldi - 1807). I tempi chiedono riforme igieniche e perciò si mettono in atto le nuove norme cimiteriali (unico cimitero a S. Michele) e si tracciano i giardini pubblici (napoleonici) sull'area del convento di S. Antonio.

Proprio nel cuore della città si attua un programma di nuova destinazione degli edifici di piazza S. Marco: demolita la chiesa di S. Geminiano e l'ala ovest delle Procuratie vecchie (1807), si costruisce la cosí detta « Ala napoleonica » incidendo fortemente sulla fisionomia di questo lato e in definitiva della intera Piazza, la quale perde non solo un edificio sansoviniano, ma anche la continuità dei due motivi laterali che si concludevano sull'edificio centrale, senza soluzione di continuità e con risvolti angolari certo migliori degli attuali. Si può vedere in questa sostituzione la volontà di dare unità alla Piazza, ma soprattutto vi si palesa la tendenza del gusto del tempo per un canone fisso, per uno schema di perfezione; rimane comunque sgradevole la secca orizzontalità dell'alta fascia di attico, ostica e spaesata, su cui doveva centrarsi la statua di Napoleone. Si rivela nel complesso quel « fuori scala » che si ritrova in altre costruzioni del tempo e successive, attuate attraverso soluzioni tutte esteriori e disambientate. Basti osservare sul lato opposto della Piazza la bianca facciata realizzata dal Santi per la sede patriarcale, qui trasportata dall'antica a S. Pietro di Castello nel 1837.

Il periodo austriaco (1798-1805 e 1814-1866) segna probabilmente la piú forte decadenza della città ridotta a livello di provincia; completamente negativa nei confronti della vita economica fu per Venezia la netta censura imposta dall'Austria dei rapporti con l'est europeo; all'Austria infatti interessava salvaguardare nell'Adriatico solo Trieste, come porto commer-

(segue a pag. 69)

(segue da pag. 60)

La decadenza economica aveva avuto inizio ben prima delle vicende napoleoniche: da decenni le navi veneziane giungevano solo alle isole Ionie, e non oltrepassavano piú lo stretto di Gibilterra; la concorrenza di Trieste era sempre piú preoccupante; ed anche Livorno dava noia; a Venezia, però, erano intensi i traffici necessari a tutto il retroterra padano. Nell'ultimo quarantennio della Repubblica il commercio si era mantenuto sui quattordici milioni di ducati d'argento all'anno. Però dall'Oriente oramai si importavano solo cotone grezzo e caffè, ed erano sparite le spezie, il commercio con i paesi dell'Adriatico era quasi inesistente, e sopravviveva solo il traffico con l'Europa centrale, mediato dal Fondaco dei Tedeschi.

L'Arsenale lavorava ancora in pieno, cosicché Venezia, oltre all'invidiata flotta mercantile, aveva una grossa marina da guerra, con 22 vascelli, 15 fregate e 22 galeazze, tutte dotate di numerosi cannoni. Alla caduta della Repubblica il trapasso dei poteri avvenne in modo disordinato, a funzionari esperti vennero sostituite persone inefficienti, mentre i patrizi, abbandonata ogni attività pubblica, si ritiravano nelle tenute di campagna, lasciando ai militari mano libera nell'eseguire confische e spogliazioni.

La degradazione della città si annuncia vistosamente durante la prima dominazione austriaca, e poi continua con i francesi, nonostante che, volendo Napoleone dare molta importanza al Lombardo-Veneto ed alle sue città, si predispongano, anche per Venezia, considerevoli lavori di pubblica utilità e di abbellimento.

Buona parte di tali opere furono affidate al Selva, l'architetto piú aggiornato della città. In gioventú egli aveva girato anche fuori d'Italia, interessandosi particolarmente dell'Inghilterra e della razionale sistemazione degli appartamenti che gli architetti di là avevano da tempo adottato; la sua cultura, formata sul piano europeo, costituiva un'eccezione nel mondo artistico veneziano; inoltre egli era amico fraterno del Canova, e questo pareva garantire l'ortodossia del suo neoclassicismo: e per questo gli fu data la cattedra di architettura nell'Accademia riorganizzata secondo gli schemi napoleonici. Egli ebbe l'incarico di sistemare il Cimitero Comunale nell'isola di San Cristoforo, e di fare due giardini pubblici, uno a Castello e l'altro alla Giudecca. Il secondo non fu poi eseguito, ma il primo si sviluppò all'estremità orientale della città, su un'ampia area ottenuta smantellando le chiese ed i conventi delle Cappuccine, di San Domenico, di Sant'Antonio, di San Nicolò e l'Ospedale dei marinai (1810). Il giardino di Castello, ampio in rapporto alla superficie della città, rifletteva l'esperienza acquisita dal Selva nei suoi viaggi in Francia ed in Inghilterra; ed il suo disinteresse per l'architettura medievale, palesato con la devastazione dei vecchi complessi, illustrava le convinzioni estetiche del tempo, che lo stesso artista ebbe la possibilità di ribadire adattando la nuova Accademia nel complesso della chiesa e convento della Carità: anche là egli non manifesta nessuna pietà per la chiesa gotica, *ma sommo scrupolo per la parte costruita dal Palladio, dove bada a non alterare le quote e rispetta persino i ruderi provocati da un incendio seicentesco (poi asportati dal suo allievo Francesco Lazzari) cosí come aveva avuto cura di sistemare sullo sfondo di un viale dei giardini pubblici un arco classico disegnato dal Sammicheli per una delle chiese medievali distrutte.*

Il Selva non poteva essere incaricato di tutti i lavori che i francesi avevano predisposto per la città; ed ecco arrivare altri architetti, piú o meno legati all'Antolini che da Milano capitale emetteva pareri, giudizi e suggerimenti, meditando ben poco sulle particolari istanze estetiche di Venezia. Giuseppe Soli alzò l'ala nuova delle Procuratie, pesante costruzione, infelicemente proporzionata, alla quale era stato necessario sacrificare la chiesa di San Geminiano del Sansovino. Con tale opera si era voluto dare un ingresso monumentale alla Piazza, ed ottenere una sala da ballo imperiale, che potesse servire le contigue Procuratie, divenute Palazzo Reale; e per offrire un secondo panorama agli ospiti di questo edificio si distrusse il vecchio granaio di Terranova, verso il bacino, sistemando, sull'area rimasta libera, un altro giardino.

In fondo ad esso l'Antolini proponeva di alzare un duplicato della Zecca; per fortuna poi ci si accontentò del grazioso Caffehaus *ideato da Lorenzo Santi (1814), il quale, poi, avrebbe avuto anche l'incarico della facciata del palazzo patriarcale, che, divenuta San Marco sede della cattedra vescovile, si volle sistemare nell'ala del Palazzo Ducale dov'era la sala dei banchetti.*

(segue a pag. 67)

68

69

68-69. *Il fondaco dei Turchi, prima e dopo il cattivo esempio di restauro di ricostruzione eseguito dall'arch. Federico Berchet (1869).*

trasformazioni nel sec. XIX

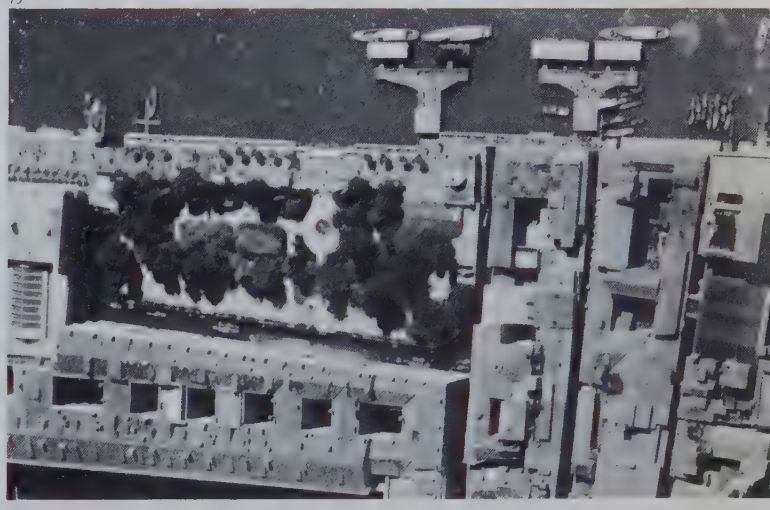
70-71. *Il ponte in ferro dell'Accademia attraverso il Canal Grande costruito fra il 1853-60, e lo stesso tratto di Canale da una stampa settecentesca.*

70

71

72

73

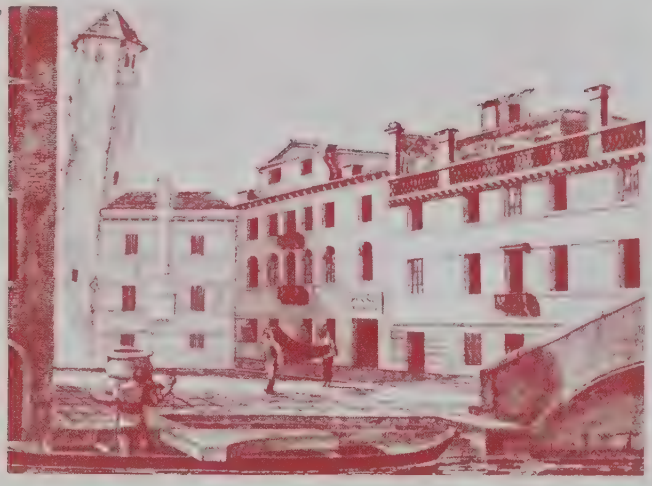


72-73. *Gli antichi granai della Serenissima sulla riva presso il Fondaco della Farina demoliti nel sec. XIX; al loro posto ora sorgono i « giardinetti reali ».*

74

75

76



77

Le trasformazioni del sec. XIX. *Campo Manin:* 74-76 *Campo S. Paternian prima della trasformazione in campo Manin; il campanile poligonale dell'XI secolo, è stato demolito per far posto all'edificio della Cassa di Risparmio.* 75 *Campo Marin nella prima metà del '900; l'edificio della Cassa di Risparmio è attualmente in corso di demolizione e ricostruzione.* 77 *Edifici ottocenteschi in Lista di Spagna.* 78-79 *Il vecchio imbocco di via Garibaldi ed il medesimo con la nuova riva (allora dell'Impero) costruita dopo la guerra italo-etiopica; l'attuale riva dei Sette Martiri, costituisce un importante e funzionale collegamento pedonale con la Biennale Internazionale d'Arte e con la zona urbana di S. Elena.*

78

79

(segue da pag. 64)

La facciata del Santi fu scelta tra numerosi progetti da lui preparati, costò mezzo milione di lire austriache e sorse lentamente in anni in cui già il neoclassicismo era passato di moda (1835-1843). Pareva strano vedere sorgere qualcosa di nuovo in anni in cui l'economia, legata com'era agli alti e bassi del traffico mercantile ed alle vicende politiche, era molto depressa.

Sotto la dominazione dei francesi la città palesava di avere subito una batosta notevolissima. Le famiglie dei nobili erano in rovina, e, di conseguenza, i palazzi abbandonati in taluni casi furono distrutti perché non si poteva provvedere alla loro manutenzione; la proprietà immobiliare era ridotta ad un prezzo bassissimo; anche un centinaio di navi mercantili nel 1811 furono smantellate perché non potevano essere restaurate. Nel 1813 gli abitanti erano ridotti a centomila unità; ed erano quasi sparite le industrie della seta, del lino e della lana. La città era rattristata dagli edifici cadenti, e dalle schiere dei mendicanti e dei disoccupati. Dal 1807 l'isola di San Giorgio era divenuta porto franco (già sotto la Repubblica, nel 1792, vi era stata istituita la «dogana di transito»); nella chiesa era stato sistemato un cantiere per areostati e vi si fabbricò una mongolfiera; e, secondo un progetto ben studiato, sarebbe stato sufficiente armarne dieci per invadere, dall'alto, l'Inghilterra e costringerla ad arrendersi. Il blocco navale danneggiava fortemente i traffici, con le misure poliziesche predisposte per impedire il contrabbando; tuttavia, nel 1810, si inizia la sistemazione della graziosa darsena di San Giorgio, con le torrette-faro disegnate dall'architetto Giuseppe Mezzani: ma Trieste continua a svilupparsi, ed anche quando a Venezia tornano gli austriaci, il porto non se ne avvantaggia perché l'ingresso delle navi è molto piú costoso qui che nella città rivale. Inoltre la linea doganale stabilita sul Mincio favorisce Genova, come era accaduto ogni volta che la Lombardia era stata separata dal Veneto. Nel 1829 la franchigia è estesa a tutta la città: ciò non ostante capitali e mercanti continuano ad affluire a Trieste.

L'economia veneziana si riprende dopo il 1838, quando si fondano le società anonime per l'illuminazione a gas, gli acquedotti, le ferrovie; allora i risparmi sono messi in movimento e, poco dopo, si apre una fabbrica di candele a Mira, un'altra di panni senza telaio ed un molino a vapore in città, si attiva il commercio con gli Stati Uniti e, finalmente, un ponte di 3 chilometri e mezzo, progettato dall'ingegnere Tomaso Meduna, unisce la città alla terraferma (1841-1846) e permette ai treni di giungere a Venezia. Per fare l'edificio della stazione bisogna distruggere la chiesa di Santa Lucia del Palladio, alcuni notevoli palazzi, ed anche la chiesa e il convento del Corpus Domini: ma si pensò che il sacrificio fosse necessario, perché il benessere si diffondesse; difatti il valore delle proprietà immobiliari è raddoppiato dalle nuove possibilità offerte dalle comunicazioni rapide. Un allievo del Selva, Giuseppe Salvadori, costruisce il Macello, a San Giobbe, con la fronte sulla laguna nobilmente ornata e grandi artifici nella distribuzione dell'acqua necessaria alla pulizia: la spesa ammonta a L. 300.000 *(1842). Inizia la sua attività la Società per la navigazione sul Po e affluenti, ed essa era prospera, quando la rivoluzione del 1848 interrompe bruscamente ogni nuova iniziativa. Per la* resistenza ad ogni costo *si spendono 50 milioni di lire, eroicamente raggranellati, e si spendono anche tutti i denari inviati di fuori; poi non resta che cantare con scetticismo:* « I piemontesi son partiti / con la pipa nel suo saco; / Carlo Alberto è un gran macaco, / Ch'el vogliamo fucilar / I piemontesi coi suoi bafi / i è 'na manega de mati birbanti... ».

Dopo la resa, la città è completamente rovinata, e l'Austria la vuole castigare anche nella sua economia. Nel 1850 duecento ditte lasciano Venezia, Trieste prospera sempre piú e nel 1857, quando la pace di Villafranca distacca la Lombardia dal Veneto, il movimento del porto è bruscamente dimezzato; le merci, ora, giungono via mare, fin nel canale della Giudecca, dove devono essere scaricate su chiatte e portate alla stazione di Santa Lucia, ancora sprovvista di binari e di gru per lo scarico diretto: il porto di Venezia è, perciò, caro. La ripresa dei moti risorgimentali provoca una nuova pausa in ogni attività: « ma me l'ha dito l'oselin bel verde, / che queli che va avanti e che sta saldi / xe le camise rosse, e Garibaldi », *scrive, nel 1866, Francesco Dall'Ongaro. L'annessione è approvata da 647.426 sí, contro 70 no; e la ripresa economica è quasi immediata. Nel 1880 è compiuta la stazione marittima fra San Basilio e Santa Lucia e quindi si comincia a sentire il vantaggio apportato dalle linee ferroviarie; nel decennio seguente, il movimento del porto raddoppia e il tono di tutta la città migliora.*

Dopo la liberazione hanno subito inizio le democratiche contese politiche: nel 1866 è fondato il movimento dei Cattolici intransigenti; nel 1869 iniziano la pubblicazione i periodici L'ateo *e* La Ragione*; nel 1872 Alberto Mario fonda la* Lega democratica del Veneto*, ed i socialisti la sezione veneziana dell'Internazionale; una decina di anni piú tardi, alla Giudecca, si hanno i primi scioperi dei facchini del grano e di altri lavoratori.*
Il volto della città si adegua alle esigenze ed alle possibilità economiche degli abitanti: era diffuso il concetto che Venezia dovesse permettere una vita il piú possibile simile a quella delle città di terraferma, e per questo si moltiplicavano gli interramenti dei canali, giustificati anche da ragioni igieniche poi risultate inesistenti; ma si voleva, insieme, conservato l'edificio monumentale che caratterizzava la città, secondo un criterio estetico diffuso dovunque. Cominciano quei restauri che Federico Berchet, dopo aver ricostruito di sana pianta il fondaco dei Turchi (1861-1869), definiva « veramente artistici », preludio alle costruzioni in stile *che tuttora ci deliziano. Al Berchet segue Camillo Boito, che, in modo analogo, ricostruisce il palazzo Cavalli-Franchetti (1869); nel nuovo secolo un'innocente tettoia di ferro è sostituita dalla Pescheria* gotica *disegnata dal pittore Cesare Laurenti e progettata dall'architetto Domenico Rupolo (1907).*
Eppure erano gli anni in cui nel mondo delle arti veneziane c'erano germogli che avrebbero dato frutto: tra le architetture sono da ricordare quelle, liberty*, dell'architetto Sullam, e particolarmente il palazzo costruito da lui nei pressi del Bacino Orseolo (1911); mentre, per la pittura e la scultura, la Biennale, fondata nel 1895 dal geniale sindaco Riccardo Selvatico, prosperava, secondo le speranze degli ideatori, quale vivace palestra di scambi culturali internazionali e, nello stesso tempo, aveva un simpatico carattere da fiera che invogliava il pubblico a conoscere il mondo dell'arte. Un'iniziativa utile sul piano economico era stata quella degli stabilimenti balneari al Lido. Già il Selva, disegnando i giardini di Castello, aveva previsto, verso la laguna, un edificio per bagni, che poi non fu realizzato. Alla metà dell'800 un imprenditore, Giovanni Fisola, aveva fondato uno stabilimento sul mare; quanto l'idea fosse geniale è inutile dire. Il movimento dei forestieri ne ebbe grande incremento, e la città se ne giova tuttora, come è risaputo.*

A Venezia un agglomerato umano, in un ambiente eccezionale, ha saputo palesare la sua energia facendo nascere una città fragile, ma che ha avuto una lunga vita per il rinnovarsi costante del prodigioso atto di volontà iniziale. In un mondo dominato da concetti feudali, in mezzo a sterminati imperi terrestri, la Repubblica aveva saputo formarsi un grande dominio, frammentato come la città madre, disperso lungo le vie del mare, e l'aveva a lungo conservato, giovandosi soprattutto della saggia amministrazione e della probità dei cittadini. Questi, in gioventú, affrontavano i molteplici pericoli dei mercanti itineranti, e poi dedicavano l'esperienza degli anni maturi alla vita della città, affidando i capitali alle nuove generazioni che intraprendevano, a loro volta, le vie dei traffici. I cittadini di ogni ceto erano membri compartecipi di una società che poté sussistere perché ognuno aveva il senso della collettività ed il desiderio che lo stato prosperasse.
Ed ancora, in condizioni economiche, politiche e sociali tanto diverse, la città continuerà a vivere finché conserverà il desiderio e la volontà di perpetuarsi.

Elena Bassi

Note

[1] Epigrammatum Lib. IV, XIX: « spiagge di Altino, rivali delle ville Baiane, voi sareste il porto ed il riposo della mia vecchiaia, se i miei ozi futuri potessero svolgersi a loro arbitrio ».

[2] G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia*, Venezia, 1961, pag. 4.

[3] « Il permesso di coltivare le paludi e costruire case nell'isola che è chiamata Dorsoduro ».

[4] T. Temanza, *Antica pianta dell'inclita città di Venezia*, ibidem, 1781.

(segue da pag. 63)

ciale e Pola come porto militare. Le condizioni di Venezia sono veramente precarie in questo tempo in cui l'aristocrazia fu generalmente tenuta in un abile isolamento voluto dal governo centrale, mentre quello locale era formato da funzionari austriaci e da italiani d'altre regioni. Lentamente si rinsangua la classe borghese che formando una *élite* intellettuale dà prova della sua attività durante il Congresso degli Scienziati tenutosi nel 1847 e che si va affermando come classe dirigente, sostituendosi alla patrizia tradizionale.
In questo clima di apatia e di miseria (quasi metà della popolazione essendo assistita dalla pubblica beneficenza) il governo austriaco è costretto ad attuare qualche provvedimento che può essere considerato positivo: nel 1830 concede la franchigia all'intera città, prima limitata all'isola di S. Giorgio; dal 1841 al 1846 si costruisce, su progetto di Meduna e di Duodo, il ponte translagunare, conseguenza della linea ferroviaria Venezia-Milano (che in realtà poté essere completata soltanto nel 1857). Anche se dopo i moti del 1848-49 l'Austria tolse alla città, già tanto provata, ogni privilegio precedentemente concesso riducendola all'estrema miseria, quei primi interventi di carattere tecnologico, ferrovia-ponte, danno l'avvio ad altri che si localizzano sempre ai due estremi est e ovest (stazione di S. Lucia, 1861, demolendo la chiesa palladiana e il convento del Corpus Domini) e bacino di carenaggio presso l'Arsenale. L'ampliamento della superficie urbana in queste due direzioni, continuerà anche successivamente, dopo l'annessione all'Italia (1866) e fino ai giorni nostri (isola del Tronchetto, 1958) con un incremento territoriale dovuto quasi totalmente alla localizzazione di strutture dei trasporti e del commercio. A seguito di queste infrastrutture e strutture si travolge completamente il senso del traffico pedonale e d'acqua; un certo numero di rii vengono interrati, alcuni con una certa giustificazione altri senza; strade vengono aperte tagliando nel vivo del tessuto edilizio cittadino; quartieri popolari tutti periferici, costruiti su terreno di bonifica o su spazi verdi (chiovere) o su terreni dove si era operato una radicale demolizione per fatiscenza di precedenti strutture, tradiscono doppiamente l'ambiente cittadino, quello sociale-edilizio e quello spaziale-figurativo. Il XIX secolo nulla ha capito del senso della città singolarissima; ed era forse inevitabile in un periodo in cui i problemi sociali si reputavano risolvibili su un piano meramente tecnologico come l'interrimento dei rii, attuato per l'evidente equivoco di voler portare sul tessuto veneziano, che dall'origine aveva spontaneamente smistato i suoi traffici, un problema di dimensionamento delle strade e di allineamenti rettilinei, tipico della terraferma – ed estraneo alla sua struttura, equivoco che minaccia ancor oggi di travolgere la sua eccezionale forma urbana.

Egle Trincanato

Bibliografia

F. Sansovino, *Venetia città nobilissima et singolare descritta ...* ecc. Venetia 1581 e successivi ampliamenti di G. Stringa, 1604; G. Martinioni, 1664.
T. Temanza, *Antica pianta dell'inclita città di Venezia delineata circa la metà del XII sec.* Dissertazione storica critica di T. T. ing. e arch. della Serenissima Repubblica, Venezia 1781.
G. B. Paganuzzi, *Iconografia delle trenta Parrocchie di Venezia*, Venezia 1821.
G. Tassini, *Curiosità veneziane* ovvero *Origini delle denominazioni stradali di Venezia*, Venezia 1863 (VI edizione riveduta da E. Zorzi, Venezia 1933).
A. Quadri, *Descrizione topografica di Venezia*, Venezia 1840.
B. Cecchetti, *La vita dei veneziani fino al secolo XIII*, in Archivio Veneto t. II, p. I, Venezia 1871.
Marin Sanudo, *Cronichetta*, pubblicata a Venezia nel 1880.
B. Cecchetti, *La vita dei Veneziani nel '300*, Venezia 1886.
P. Molmenti, *La storia di Venezia nella vita privata*, Bergamo 1927,VI ed.
R. Cessi, A. Alberti, *Rialto. L'isola, il ponte, il mercato*, Bologna, 1934.
D. Beltrami, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padova 1954.
Storia della civiltà veneziana, pubblicazioni edite o promosse dal Centro di Cultura e Civiltà della Fondazione G. Cini, dal 1955 al 1964 vol. 9.
M. A. Sabellico, *De Venetae Urbis situ*. In Opera omnia, Basilicae 1506, tradotta a cura di G. Meneghetti, Venezia 1957.
L. Lanfranchi e G. Zille, *Il territorio del ducato veneziano dall'VIII al XII secolo*. In « Storia di Venezia », vol. II, Venezia 1958.
S. Muratori, *Studi per un'operante storia urbana di Venezia*, Roma 1959.
R. Cessi, *Evoluzione storica del problema lagunare*. In « Atti del Convegno per la conservazione e difesa della laguna e della città di Venezia », 14-15 giugno 1960, Venezia 1960.
G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia 1961.
Atti del Convegno 27 giugno - 2 luglio. Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII, Firenze 1961.
G. Mazzariol e T. Pignatti, *La pianta prospettica di Venezia del 1500 disegnata da J. de' Barbari*, Venezia 1963.
G. Lorenzetti, *Venezia e il suo estuario*, guida storico-artistica, Roma 1963, terza ed.
R. Cessi, *Un millennio di storia veneziana*, Venezia 1965.
R. Cessi, *Venezia ducale, I, Duca e popolo, II, 1 Commune Venetiarum*, Venezia 1963-65.

Sintesi strutturale di Venezia storica

di Egle Trincanato

Dopo questa rapidissima sintesi storica, si possono esprimere alcune considerazioni di carattere generale che arrivano a Venezia filtrate attraverso l'idea che abbiamo della città, come un fatto moderno, in cui la tradizione impegna creativamente con risalto straordinario le previsioni di futuro sviluppo. Osservando una città, si possono, entro certi limiti, anche a prima vista, cogliere i caratteri fondamentali del processo formativo della struttura urbana, relativa alle condizioni di un particolare ambiente storico-sociale; infatti, pur entrando in giuoco fattori molto complessi, culturali ed ecologici, si riescono ad individuare valori formali che corrispondono al sentimento con cui una comunità ha agito inserendosi nell'ambiente naturale: o assimilando in maniera piú immediata le suggestioni dei fatti espressivi ed organici del mondo fisico, e costruendo un passaggio urbano che ha dirette e manifeste integrazioni con la natura circostante, oppure reagendo, per una immediata attività razionale, e costruendo una struttura urbana in cui prevale il senso astratto della geometria delle forme, che ha piú o meno, ma sempre, negato valore, anche nei periodi romantici, alle discontinuità delle configurazioni del mondo naturale, come fatti d'ispirazione prevalenti. Venezia appartiene a questo secondo gruppo.

Anzi proprio in questa singolare città vengono dimostrati e ribaditi i concetti del processo formativo della configurazione urbana, che nella città italica in genere trae ragioni di vita, di espressione, di consistenza dalla continuità pietrificata delle strutture, intese come concentrazione di un'ossatura, i cui limiti spaziali vengono sempre precisati dai parametri di una geometria che trova, se non rarissime, suggestioni nell'ambiente naturale anche quando, come a Venezia, questo ambiente naturale avrebbe potuto suggerire, per la sua configurazione, immagini e forme che viceversa i veneziani hanno rifiutato.

È evidente a chi considera la configurazione spaziale veneziana, che essa, costretta a svilupparsi entro i limiti di un intricato insieme di isole e di canali, si è venuta costituendo in strutture compatte di cortine edilizie allineate in fila tra calli e canali, secondo un tessuto che trae le sue ragioni organizzative dalla scarsità di terreno edificabile e dal bisogno di formare ambienti definiti entro una continuità di fabbriche in modo da creare spazi interni relativamente modesti, che rifuggono costantemente il senso indefinito della natura lagunare distesa senza limiti.

Si è edificata cosí una città che possiede un panorama densissimo di strutture edilizie, in cui anche le zone di verde, legate come giardino od orto alle fabbriche della casa, non fanno parte della scena urbana, chiusi alla vista dai muri di recinzione, che ripropongono gli allineamenti delle cortine edilizie e assicurano la continuità della strada in tutto il suo sviluppo, secondo un carattere di *condotto* delimitato da fronti ininterrotte di fabbricati. Qui la variabilità e molteplicità di configurazioni è sempre dominata da una ben definita e isolata geometria di facciate, cioè da una architettura fatta di superfici, che contrasta e potremo dire reagisce allo *shock* psicologico di un panorama lagunare dalle forme appena sfumate fra acqua cielo e pochi lembi di terra appena emergenti.

Questo atteggiamento nei rapporti con la natura prende maggior risalto quando vediamo Venezia creare quella via d'acqua dalle caratteristiche di grande arteria urbana a cui una *pavimentazione liquida* conferisce il suo straordinario fascino surreale riflettendo cielo e palazzi, luci e ombre.

In sostanza la forma urbana di Venezia nelle sue fondamentali espressioni edilizio-urbanistiche, pur rivelando quel predominio di ritmi e di simmetrie tipico dell'architettura classica solo in esempi eccezionali come Piazza S. Marco e Rialto, respinge con egual forza, anche nella configurazione di tutta l'edilizia meno aulica, ogni suggestione naturalistica. L'estremo interesse di questa configurazione urbana risiede, dunque nel fatto che essa si serve di un linguaggio architettonico aderente alle esigenze sociali, il cui profondo realismo

In alto: *case di pescatori a Pellestrina.* In basso: *lo squero di S. Trovaso.*

Il lamento dei pescatori veneziani

Interlocutori: Marino e Vettor

M. *Ohimé, Vittore, che cosa ho visto al Lido!*
Tante picche, badili, spade e pontoni
Che ti so dire che il ballo è compito.

V. *Mò non fanno dei castelli e due bastioni?*
Perché han paura che gli siano arraffati
Dal gran Turco i cocomeri e i melloni.

M. *Dunque non andremo piú a pescare*
A seppie, a chieppe, a baie a calamari,
Con le reti e le tratte fuori in mare...

V. *Quanti son morti a Mazorbo e a Murano*
Dal mangiare di quel pan duro e di miglio,
Che non voleva assaggiare gatta nè cane...

M. *Dimmi, Vettore, non si fa piú giustizia?*
Poveri noi, che siamo stati giuocati:
Ci hanno spogliati di ogni nostra azione.

V. *Anche noi, fratello, potremmo andare in Pregadi,*
E sederemmo accanto a Messere,
Con vesti rosse, duri e distesi.

M. *Se anche vendo granchi molli di vivaio*
Son da ca' Nani e tu da ca' Boldù
E i nostri cugini Cocco e Venier.

V. *Nessuno dei nostri fu grego o schiavone*
Giudeo, imbroglione, bastardo o del contado,
Né puttana, né becco, né montone.

M. *Ma perché Dio non vuole che il tiranno*
Regni troppo sul mondo, ha apparecchiato
Per far giustizia il Turco e un gran Sultano...

M. *Allora saremo i fratelli belli e cari,*
E verranno con noi a pigliare del pesce,
Granchi molli, a culo nudo, gamberi e sparaghi...

V. *Bella! la morte, il fuoco e il terremoto*
devono rimettere in senno la nostra gran regina,
La carestia, la crusca, il pan biscotto.

Oh povera città nostra meschina,
Senza medico inferma e senza aita:
Al suo gran male non v'è medicina.

(Anonimo del 1569-1570)

appare esser presente fin dai primi secoli nella configurazione urbana. Questo sentimento realistico è schivo da ogni allettamento che provenga dall'ambiente lagunare e ha indotto, perciò, in ogni tempo i veneziani a creare un ambiente urbano secondo forme che non traggono la loro varietà e fluidità di spazi aperti e chiusi da suggestioni di natura, ma da esigenze funzionali di vita sempre presenti e immedesimate nell'edilizia.

La città di Venezia, posta dunque di fronte alla illimitata estensione del paesaggio naturale in cui sorge, si è serrata in sé stessa, costituendo strutture compatte in ambienti definiti dalla misura dell'uomo. La grandezza di questo orizzonte lagunare doveva apparire sconfinata e forse minacciosa ai primi costruttori della mirabile città e perciò essi fin dall'origine la sentirono chiusa e raccolta in se stessa.

Ogni ragionamento su Venezia e ogni giudizio critico restano, pertanto, vincolati a questo sentimento realistico che riassume il significato piú intimo delle forme secondo cui si è venuta edificando la città. Se si vuole perciò dare un preciso valore a questo sentimento si devono caratterizzare le forme urbane nel loro nesso con i corrispondenti fenomeni di sviluppo e di trasformazione storica. Le analisi e le sintesi dei diversi elementi di fatto, che hanno contribuito alla formazione del tessuto urbano in ogni tempo, offrono, nel senso anzidetto, gli aspetti piú svariati per una conoscenza della città, per cui è essenziale scoprire il carattere presente di forme che provengono dal passato nella significante coerenza della loro continuità che può essere illuminata dalla conoscenza dei processi funzionali da cui tali forme si sono originate in epoche trascorse. Per questa ragione i tre elementi fondamentali della città: ambiente, struttura edilizia e comunità, rappresentano i tre termini di fondo di una unità dimensionata nello spazio, che devono essere tenuti presenti in ogni ricerca o giudizio di valore espresso sulla città stessa. Si tratta in altri termini di esporre e valutare le situazioni della città secondo il processo con cui si sono formate e trasformate le sue dimensioni.

In questo senso un discorso su Venezia dovrà preoccuparsi di mettere in rilievo la dimensione e il valore di tutti i problemi che riguardano la forma urbana intesa realisticamente come passaggio continuo nei suoi aspetti funzionali, che assimilano i fatti della tradizione a quelli della società presente.

Nessuna città piú di Venezia, specialmente oggi che essa è la sola in cui si sono potuti evitare i trasporti di terra motorizzati, può essere *conquistata* dall'abitante, dal visitatore, diremo conquistata con il proprio corpo, nessuna città piú di questa può essere *posseduta* palmo a palmo; in nessuna si è *immersi dentro* come in questa e tale sensazione ha il suo acme quando si percorre un canale in gondola, quasi a fior d'acqua. A chi percorra a piedi *calli* e *campi*, *fondamente* e *corti* la visione varia, soprattutto il continuo alternarsi della strettezza delle *calli* con gli slarghi dei *campi*, l'ampiezza delle *fondamente* e il chiuso delle *corti*, offre contrasti che scambievolmente si esaltano, sottolineano effetti di ombra e di luce e dissimetrie continue che la fluidità atmosferica riesce a bilanciare. Percorrendo i canali o nel passaggio dei *traghetti* si esalta la sensazione del fantastico nella grandiosità che assumono gli edifici, sorgenti direttamente dall'acqua, in cui, riflettendosi, giganteggiano, mentre ogni colore acquista vivezze o toni smorzati per imprevedibili rapporti cromatici di accostamenti. I percorsi pedonali mettono in risalto la sinuosità dei canali nell'improvviso intersecarsi delle due viabilità che porta i pedoni a scavalcare l'acqua, salendo sul ponte, e consente alla gondola di sottopassare questa strada sopraelevata che unisce le isole fra loro.

I ponti costituiscono eccezionali punti di vista da cui si può godere visioni inaspettate, quella frontale di un edificio, prima appena intravisto, o quella piú ampia, distesa, di un canale che riflette nell'acqua i due nastri di fabbriche da cui è limitato. Molte visuali di questo genere sono assai singolari per le prospettive dell'ambiente urbano che permettono di godere e per il modo con cui lo mettono in evidenza. Tuttavia è da tener presente che questo è forse un modo abbastanza recente di usare la città; una volta infatti le vie pedonali erano un complemento delle vie d'acqua e quindi il rapporto, vie d'acqua vie pedonali e configurazione edilizia era rovesciato rispetto a quello di oggi in cui all'opposto sono le vie pedonali le piú utili e le piú battute, mentre le vie d'acqua sono percorse soprattutto da mezzi meccanizzati, rapidi, di carattere pubblico e secondo percorsi limitati al Canal grande, al canale della Giudecca, al rio di Cannaregio e a qualche arteria interna, come il Rio nuovo.

Tutte queste osservazioni sulla costruzione della città dimostrano come essa sia sorta senza una forma preconcetta, caratteristica delle maggiori città di terraferma, ma secondo una proliferazione di aggregati che si vennero saldando fra loro e gradatamente si sforzarono di ricavare all'interno della matrice primitiva i capisaldi per l'individuazione di un disegno urbano definitivo. Piazza S. Marco è la localizzazione piú espressiva di questa volontà di forma creata dall'interno; il Canal grande è l'altra; e questi due poderosissimi capisaldi formali stabiliscono tra loro una mirabile relazione urbanistica che è la prova piú convincente di questo configurarsi di una forma urbana dall'interno di se stessa; il canale, con la sinuosità delle sue anse, espressione tangibile di una struttura naturale che si tramuta in un formidabile canale architettonico; la Piazza, nata con lo sforzo di architettare per vie razionali di squadro, gradatamente distrugge questo sforzo raggiungendo nel cinquecento la sua forma perfetta. Essa costituisce un *unicum* in contrasto con tutti gli elementi della natura-ambiente, che invece condizionano il resto della città, anche se il superamento delle accidentalità naturalistiche le dà una particolare impronta di altissima suggestione. In questo senso non è solo il Canal grande a dominare la sinuosità della sua origine fisica e naturalistica, ma fra le grandi cose lo sono anche i *campi*, cioè gli slarghi di Venezia, che non sono piazze architettate, come in tutte le altre città, ma veri e propri vuoti nella città, che ora hanno perduto una parte del loro fascino originario con la trasformazione del terreno a prato in pavimentazione lapidea e piú tardi talvolta con la copertura dei canali che li costeggiavano. Anche in questi *campi* lo sforzo di conquistare una immagine che domini strettamente naturalistica riposa su una precisa forma architettonica, in generale una chiesa. Possiamo tratteggiare questi elementi come capisaldi di un sistema interno alla città destinato a darle un volto e perciò una forma originale inconfondibile. Pertanto l'idea visiva piú comune di una Venezia formata da un tessuto connettivo piccolo e modesto, molto diffuso, e da edifici aulici che lo puntualizzano, distanziati fra loro, individua già in questi edifici i capisaldi parametrici di una struttura urbana che si venne aggregando per sommatorie di elementi minori e, in un certo senso, contraddistingue questi elementi parametrici come i creatori di una dimensione urbana da cui scaturisce originalissima la sua forma. Nel complesso, giustapporsi e sommarsi di vie e spazi minori, tutto un tessuto connettivo sembra, a prima vista, servire soltanto a congiungere questi capisaldi, a vivere, cioè, in funzione di quelli. Queste strutture urbane di eccezione configuranti la città sono, oltre il Canal grande e la Piazza S. Marco, il bacino di S. Marco e Rialto, l'Arsenale e anche il canale della Giudecca, e alcuni campi, S. Giovanni e Paolo, S. Polo, S. Margherita e successivamente ancora i Frari, S. Giacomo dell'Orio, S. Zaccaria.

Del Canal grande, quale massima arteria urbana, che tortuosamente attraversa il tessuto, si apprezza, ancor oggi, l'importanza che ebbe nel passato per le funzioni, qui ancor piú rilevanti che altrove, paragonabili a quelle dei fiumi su cui nacquero e si svilupparono altre città, le quali proprio perché poste su un fiume assunsero importanza strategica, commerciale e politica. Delle funzioni espletate in passato quale centro degli interessi politici e commerciali, vero emporio della Repubblica, porto-canale dove le merci venivano imbarcate e sbarcate rimangono, oggi, possiamo dire, soltanto le strutture edilizie e d'altronde talmente importanti da fare di esso una immagine universalmente nota. Una compatta cortina muraria in cui si affacciano, insieme a edifici anonimi, alcune fra le costruzioni piú note del composito linguaggio architettonico cui Venezia ha dato vita; palazzi privati e pubblici, e, a metà del suo percorso, il ponte famoso corrispondente a un altro aspetto caratteristico della vita civile veneziana: il mercato di Rialto; completamente integrato un tempo con il canale, fulcro di quegli interessi commerciali infiniti confluenti nella città, doveva offrire spettacolo variopinto di folla tumultuosa. Per quanto svuotato di valori commerciali esso è ancora, nelle sue funzioni di mercato rionale, uno degli ambienti tipici dell'usuale vivere cittadino mentre alcune soluzioni urbanistiche rimangono vitali: il ponte con le botteghe, l'arteria in asse al ponte con lo slargo del campo di S. Giacomo, quasi un ricordo di *foro* classico, lo snodarsi di edifici e gli spazi fra Canal grande e *rughe* interne, le tipiche calli, perpendicolari al canale con i magazzini per le mercanzie.

Un miracolo d'incontri e forse di fortunati eventi fece la « Piazza » cosí, attraverso secoli di elaborazione lenta, di inconsapevole collaborazione, di consapevole adesione al già fatto,

dopo che in lontani tempi, un ignoto architetto, con misura sapiente compose i suoi spazi: uno grandioso, quasi quadriportico davanti alla *cappella ducale*, che nel centro del *Ducato Venetiarum* racchiude, prezioso palladio, le spoglie di un Evangelista; l'altro perpendicolare ad esso e in esso fluente che si apre sullo slargo incomparabile di Bacino di S. Marco. Un lavoro lentissimo la definí quale è ora: dal IX secolo all'età neoclassica. Da quando si fondò la prima basilichetta degli Orseolo e poi quella del Partecipazio fino all'attuale sull'impianto contariniano: il suo esterno di mattoni si coprí di marmi in una armonia di colori e di toni, l'apparato gotico le apportò nuove vibrazioni di sfumature sul cielo, quasi un basamento impalpabile alla massa grigia delle cupole che domina sull'assieme con linea elastica e affascinante sapore esotico. Fin da tempi molto antichi la geometria regolare dello squadro caratterizza la piazza per farla risaltare sulla vibratilità pittoresca e coloristica di tutta l'edilizia veneziana e per conferirle un senso di autonomia e di distacco che la individua, simbolo di una politica preminente, con la razionalità della sua espressione. Tuttavia la rigidità dello squadro, la cristallina precisione delle simmetrie è corretta e direi quasi emozionata dalla divergenza verso la chiesa delle due ali di fabbriche che la fiancheggiano determinando un invaso trapezoidale che consente d'includere, da un lato, il campanile che balza verso il cielo, puntualizzando una fortissima nota dinamica e un preciso segno di potenza che significa, nella piazza, l'essenza stessa degli ideali cittadini e politici della grande Repubblica. Percorrendo la piazza incomparabile, è il fascino di un sentimento di serenità emozionata, la nota che caratterizza in sintesi la sua espressione fondamentale. Non solo per quel che si è detto sulla divergenza dei dati lunghi della piazza, sulla potenza dinamica del campanile, ma piú ancora per la sottile magía che hanno gli incontri e i contrasti di architetture accostate e fronteggiantisi, in apparenza regolate da una stessa composta geometria, ma nella sostanza infinitamente diverse, per espressione, per significazione di civiltà, per destinazione civile nell'ambiente in cui convivono: il Palazzo ducale, accanto alla Basilica, corregge in una piú cristallina misura il capriccio gotico di quella, ma fronteggia la Libreria che col misurato equilibrio astratto delle sue geometrie rinascimentali ci riconduce quasi al senso di un prezioso archetipo ingrandito, di un oggetto posato sulla eccezionale piattaforma della Piazza. Nel fronteggiarsi sulla Piazzetta, il carattere espressionistico del Palazzo ducale fa, con la classica Libreria, un vivissimo contrasto che si ricompone e s'acquieta per la magia di quel limite ideale costituito dalle due colonne isolate eppur legate per una univoca rispondenza sullo sfondo sempre cangiante d'acqua e di cielo. L'eccezionalità di questi due ambienti è sottolineata dai Veneziani anche nel nome poiché solo queste sono *piazza* e *piazzetta*, ogni altro slargo, per grande che sia si chiama *campo*.

Il bacino di S. Marco è, tra gli « ambienti » veneziani, uno dei piú emozionanti, la palazzata, sul lato sud, chiude il grandioso invaso partendo dai valori architettonici della Piazza per morire lentamente nel digradante tono minore della edilizia piú lontana, per smorzarsi nel quadro dei « Giardini napoleonici » e di S. Elena moderna. Lontano si profila il Lido e alcune isole; grandeggia ancora S. Giorgio e si conclude nel trionfale giro d'orizzonte sulla longheniana chiesa della Salute all'imbocco dal Canal grande; possiamo godere tutte le tonalità del cielo e dell'acqua nel trapassar delle stagioni, delle ore, dal mattino al tramonto, dal tramonto al mattino, in un rinnovarsi di sensazioni nello spazio piú ampio e architettonicamente delimitato che ci sia dato conoscere.

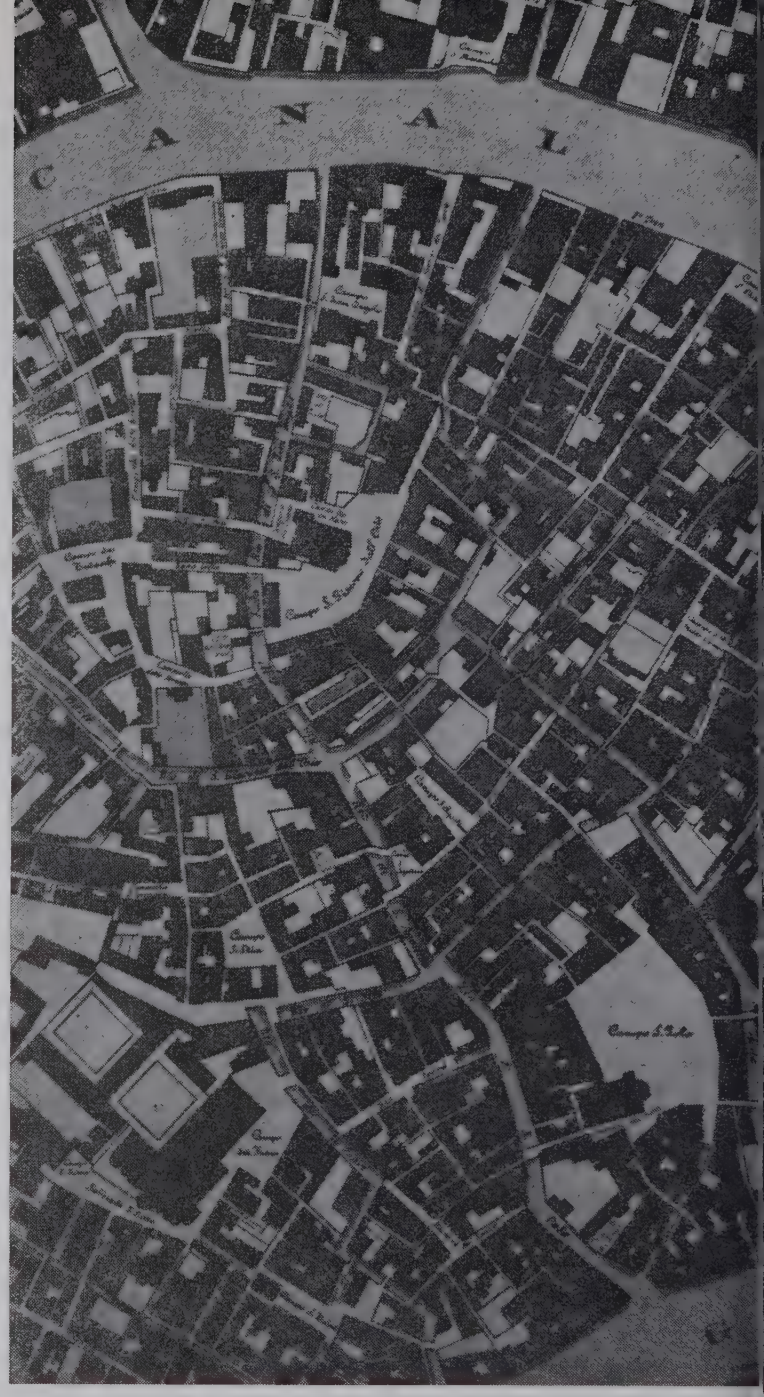
Fra i campi quello di S. Giovanni e Paolo ha mantenuto la primitiva forma con il canale che scorre parallelo alla facciata della chiesa; è il piú aulico ambiente dopo Piazza S. Marco e ha caratteristica fisionomia medievale, a masse dissimmetriche, benché tanto la « Scuola » di S. Marco che il monumento al Colleoni siano cinquecenteschi – l'energico volume della Chiesa si contrappone alla elaborata stesura di facciata della « Scuola » ritmata dall'ondulato coronamento a timpani semicircolari, che denuncia, sottolineando la partitura della facciata, le due entità di cui è composto l'edificio: la scuola vera e propria e l'« Albergo »; l'organismo, malgrado i successivi rimaneggiamenti è ben conservato, la posizione del celeberrimo monumento equestre al Colleoni perfetta, in rapporto alle masse degli edifici intorno.

L'invaso del campo viene risucchiato sia verso calle di Barbaria delle Tole sia verso laguna, lungo la fondamenta del rio dei Mendicanti, in due direzioni perpendicolari, l'una verso l'interno della città l'altra verso lo spazio infinito lagunare, con suggestione singolare.

Ciò è tanto piú significativo quando si osserva che la dissimetria è la costante espressiva degli ambienti veneziani; dissimetria nei *campi*, di pianta e di volume, d'imbocchi delle *calli*, di posizione del canale e dei *ponti*, su di esso; dissimetria planimetrica e di volumi nelle *fondamente* quasi sempre mantenute su un solo lato del canale, situazione questa da cui derivano prospettive sempre fuori asse; dissimetrie di vedute nella sinuosità dei *rii*, delle *fondamente*, delle *calli*, che accompagnano il viandante in una cinematica di visioni successive, sicché si avvicinano cose ancora lontane nello spazio che si compongono simultaneamente con quelle piú vicine.

Spesso nell'andare su *fondamente* e *calli*, nell'oltrepassare un canale, colpisce il dilatarsi improvviso di uno spazio laterale al percorso pedonale obbligato: fughe, prospettive e balenii di luce e cupezze d'ombre, nastri di cielo ritagliati a zig-zag e riflessi nelle mobili acque d'un canale, improvvise visioni inavvicinabili eppur limitate in quello stesso spazio che ci contiene, lasciano in noi la nostalgia o il fascino di cose intraviste e non interamente possedute.

Abbiamo visto come la vasta superficie della città sia composta di tante isole ravvicinate la cui forma è in parte naturale in parte derivata da aggiustamenti risultanti da vari e concomitanti fattori. Il gran corpo compatto della città giace trasversalmente all'asse maggiore della laguna come un grumo di materia, piú densa della circostante, animata da vasi capillari e da vene, solcata da una grande arteria: si tratta di un vasto tessuto connettivo contesto in mille direzioni da viuzze pedonali e da canali navigabili, ove ampie smagliature sono costituite dagli spazi non edificati e da zone verdi, diviso, questo tessuto, in due parti di superficie pressoché uguale, da un largo corso d'acqua dal sinuoso andamento. La formazione del tessuto urbano di Venezia, come abbiamo visto confermato dalla storia, non si è determinato contemporaneamente in tutta la estensione del terreno lagunare occupato dalla città medievale. La presenza fino ad epoca assai tarda di *piscine* (spazi d'acqua) in varie località dimostra come in origine il tessuto urbano sia sorto nelle zone di terreno piú sodo ed emergente dalle acque e come in seguito esso si sia andato estendendo e gradualmente stabilizzando per via di successive bonifiche di riempimento delle zone depresse.



Dal Dizionario del dialetto veneziano di G. Boerio. (1856)

fontego *fondaco, residenza e magazzino di merce insieme.*

pissina *piscina (di S. Moisè, di S. Zulian, di S. Samuele, ecc.) nome di località un tempo occupata dall'acqua.*

riva *bordo di canale, si intende piú precisamente la scalinata che dal margine d'una fondamenta porta all'acqua, per uso di montare in barca e di smontare; si dice anche di un tratto di alcune fondamente lunghesso il canale, riva degli Schiavoni, del Vin, del Carbon.*

ruga *in antico italiano (dal francese rue) dicevasi di una strada che fosse fronteggiata da case: ruga dei Oresi, dei Spezieri, dei do Porzi, Giuffa, ecc.*

rughetta *diminutivo.*

lista, liston *striscia di pietra di altro materiale da quello del totale della pavimentazione della piazza, di un campo o fondamenta; intendesi in piazza S. Marco, la zona di passeggiata attigua alle Procuratie e figurativamente il passaggio; Liste de Ambasciatori chiamavasi cosi le adiacenze della casa di un ambasciatore estero che godevano di una certa immunità, Franchigia di quartiere.*

Dalla carta topografica di Venezia, compilata da A. Vedrasco, 1889

piazza e piazzetta *intendesi, a Venezia, solo la piazza e piazzetta di S. Marco.*

barena, velma *basso fondo di laguna ossia quel ridosso rilevato, di natura arenoso cretosa, tutto sparso di piante erbacee, che non va coperto dall'acqua marina se non nel tempo dei grandi colmi.*

rio *canale.*

traghetto *passaggio con barca da una sponda all'altra del canale.*

corte *spazio pubblico o privato limitato da case quasi sempre chiuso, a cui spesso si giunge da una sola calle.*

cortesella *diminutivo di corte.*

campo *ampio slargo a guisa di piazza più o meno estesa, contornato da edifici e dominato da una chiesa e spesso da una scuola.*

campiello *piccolo campo.*

cale, calle *via, strada, tra le voci barb.-latine troviamo « calla ».*

caleselle *calle stretta o corta.*

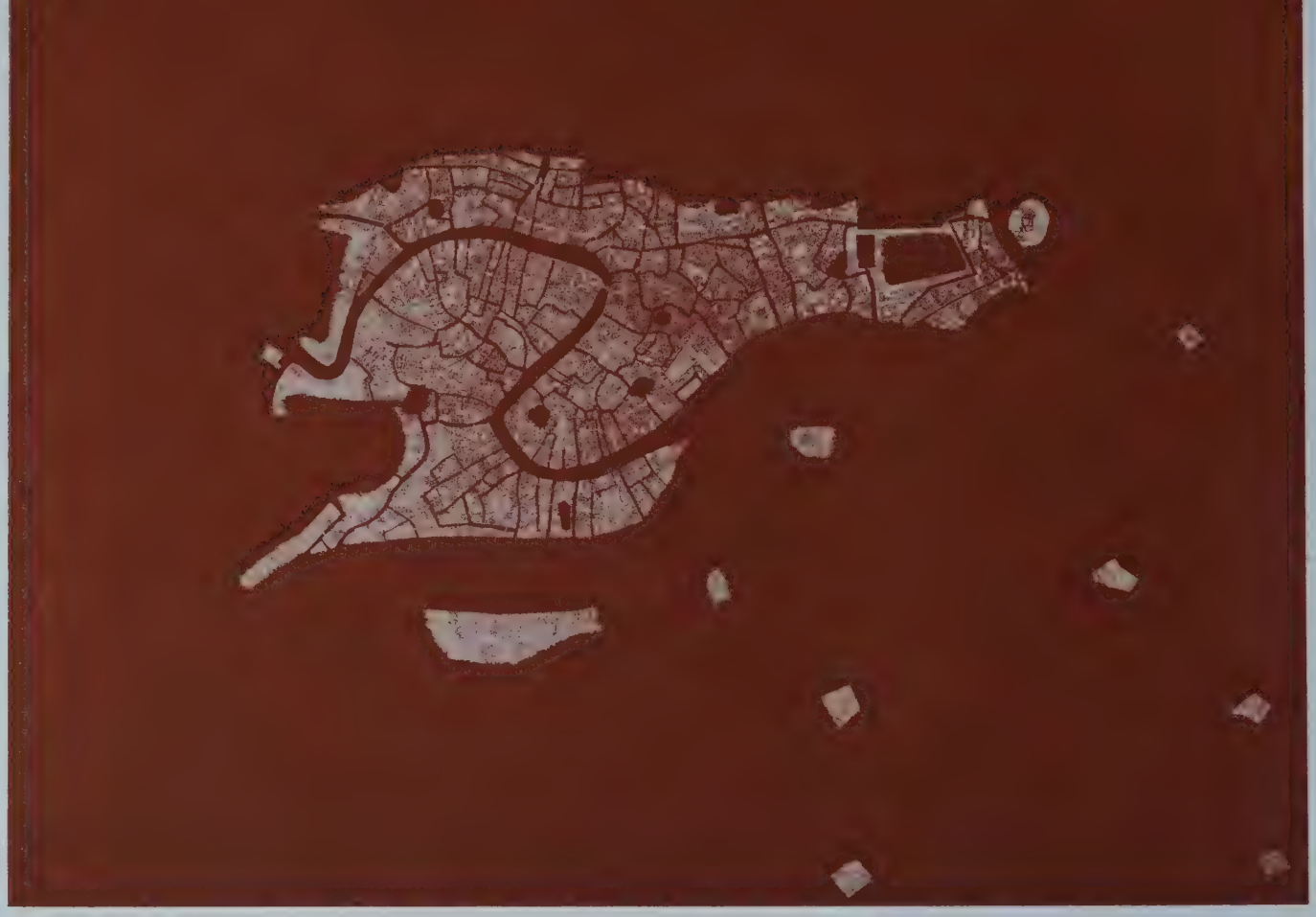
salizada *selciata, strada lastricata (da « salizo », pavimento di strade, dal tipo di pietra adoprata: silicea).*

fondamenta pl. fondamente *strada a margine di canale.*

palmo, paludo o padule *basso fondo di laguna arenosa o pantanosa, coperto talvolta di piante erbacee che va ricoperto dell'acqua marina quando questa è nel suo colmo e rimane quasi scoperto nel riflusso.*

marzaria, merceria *luogo o bottega di deposito di merci; chiamasi con tal nome la calle che cominciando dalla Torre dell'Orologio in Piazza S. Marco e passando davanti alla chiesa di S. Giuliano e per il ponte dei Baratteri va per S. Salvatore fino in campo S. Bartolomio, marzarieta si dice quella che da S. Salvator va a S. Bartolomeo.*

chiovere *spazi erbosi chiusi al pubblico, ma accessibili per speciali usi; di proprietà di una « Scuola », o un ente pubblico religioso.*



al 1200

La forma urbis

al 1500

Popolazione accertata:

anno	*abitanti*
1338	133.000
1450	190.000
1470	100.000
1509	120.000
1540	125.800
1563	168.627

al 1700

Popolazione accertata:

anno	*abitanti*
1586	148.637
1624	141.625
1633	102.243
1696	138.067
1790	137.603
1965	120.000

al 1961

Il campo oggi tranquillo, silenzioso, era meta in passato di processioni, di visite dogali, di feste. La Venezia del « tessuto connettivo », anche se meno grandiosa, non è meno importante, anche se meno appariscente, non è meno bella; per molti anzi è la Venezia piú affascinante – è la Venezia di cui abbiamo già accennato, delle lunghe calli strette, in ombra, che sfociano con inaspettate sensazioni nel campo in piena luce – è la Venezia dei « campielli » e delle « corti » private, delle lunghe fondamente sui canali luminosi, dei ponti stretti, sghembi, del pittoresco, talvolta deteriore, per cui si credette di individuare Venezia come un fatto romantico.

È per certo un mondo di forme, questo, come quello di tutte le città storiche, finito, concluso tra la fine del XVIII e la metà del XIX secolo, quando, sia socialmente che economicamente, si formarono degli interessi di mercato, di natura internazionale completamente nuovi; e all'interno una sistemazione degli scambi e una formazione di nuova potenza commerciale e industriale che in certo senso prevaricava l'attitudine a riproporre all'interno delle mura della città tradizionale una serie di processi che rivoluzionarono lo stato di relazione tra le attività, gli interessi e la cultura urbana. Questa nuova situazione di carattere fondamentalmente economico, ma non soltanto economico, ci si rivela con tutti i fenomeni notissimi nel rapido allargarsi della frontiera urbana verso la campagna e con un dilagare eterogeneo di elementi che in parte sono di relazione verso l'esterno, in parte di pressione verso l'interno del centro tradizionale: da questo momento a Venezia si accentua una vera e propria organizzazione polinucleare tra terraferma e isole, prima piú apparente che reale. Sentiamo che la struttura compatta della città antica entra in uno stato di rapida obsolescenza che si viene accentuando in maniera drammatica negli ultimi cinquant'anni: di questo stato Venezia ha subíto un insulto relativamente indiretto perché protetta dalle acque lagunari che hanno impedito, fino a oggi, alla meccanizzazione di raggiungerla con la sua forza distruttiva. Tuttavia, se non si riesce a dare l'idea precisa della effettiva chiusura degli interessi strutturali entro una forma urbana che ha concluso un suo ciclo vitale, se si ritiene ancora che questa forma urbana debba sforzarsi di assimilare quelle attività che costituiscono le motivazioni piú esplicite della società di oggi, se ci si continua ad illudere che la città è ancora viva per la vita ordinaria di ogni giorno in tutte le sue implicazioni e può misurarsi alla pari con tutte quelle strutture, ogni giorno piú complesse, che costituiscono lo stato vitale delle richieste della società per manufatti efficienti, non sarà possibile salvare Venezia, come altre città, dalla distruzione. Se invece, al contrario, il ciclo di una Venezia che svolge una vita sociale ordinaria in tutte le sue parti, lo consideriamo chiuso e consideriamo questa struttura come l'inestimabile testimonianza culturale e artistica di un passato che trova in essa una sua compiuta forma, che si presenta come distaccato oggetto in rapporto alle esigenze della vita di ogni giorno, e soprattutto a determinati aspetti che la caratterizzano, noi potremo progettare un avvenire di Venezia, rinnovato; intesa come può essere, artisticamente e funzionalmente, questa essenza di cultura che ha dato alla civiltà del Mediterraneo un proprio carattere. Essa certamente costituirà, accanto a un esame tipologico della città stessa, il veicolo piú impegnato per caratterizzare i limiti entro cui questa essenza dovrà essere intesa, come motivazione creatrice di una progettazione della città. Una progettazione che mantiene l'essenza di questa struttura, ma che pone in essa i significati e le espressioni di un futuro che dovrebbe avere valori preminenti nell'individuare il destino della città entro spazi convenienti, che facciano meglio apprezzare la struttura antica, ormai compiuta, integrata in spazi, non solidi, ma stimolatori di nuove funzioni e di nuove espressioni secondo una carica topologica a cui, oggi, l'amministrazione delle città, in genere, non è preparata, perché conserva una radice innervata in larghe motivazioni pratiche, del tutto estranee e pericolose per la conservazione della struttura urbana antica.

Venezia può essere salvata solo aprendo un nuovo ciclo vitale che va studiato, soprattutto tenendo conto delle funzioni simboliche dei suoi monumenti e del prestigio storico di alcune sue strutture da organizzare, progettando per la città un modo di consistere che deve avere un fondamento di carattere essenzialmente culturale e artistico.

Egle Trincanato

Venezia oggi.

Eventi urbanistici dal 1846 al 1962

di Romano Chirivi

Configurazione urbana originaria di Venezia, avvolta attorno al Canal Grande e convergente sul bacino di S. Marco, suo porto naturale.

Il collegamento di Venezia con la terraferma

Il significato e la fisionomia urbanistica originale di Venezia sono intatti e chiaramente leggibili ancor oggi; l'occasione, eccezionale nel mondo, è dovuta in gran parte alla sua configurazione naturale e geografica; circondata totalmente dalle acque lagunari, la città ha avuto, attraverso i secoli, uno sviluppo facilmente controllabile sia a livello economico, sia, in particolare, a livello urbanistico, essendo limitato a piccole entità spaziali.

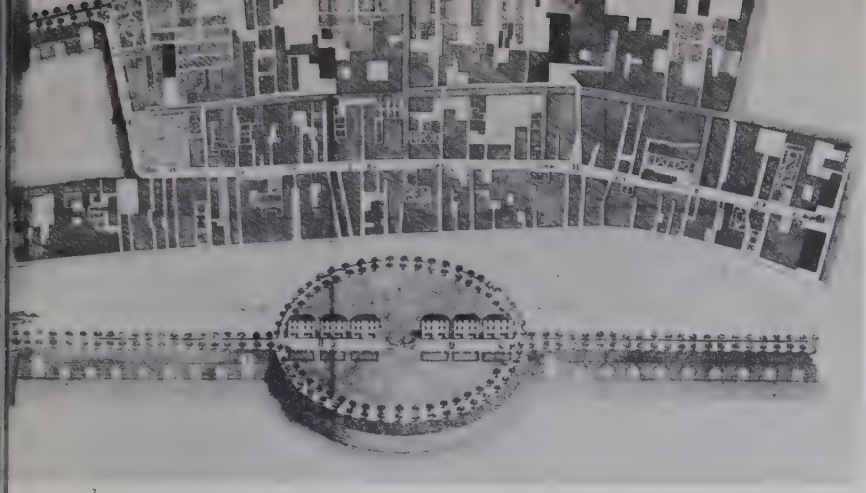
Se vogliamo individuare il momento storico in cui questa città ha subìto il maggiore travaglio di « eventi urbanistici » tali da scuotere e deformare il suo equilibrio urbano, dobbiamo necessariamente analizzare quella serie di interventi pianificati e non pianificati che si sono succeduti prevalentemente negli ultimi cent'anni.

Si tratta di un momento storico in cui alcune precise componenti dinamiche-urbanistiche toccano ed intaccano la città storica, nel tentativo di reinserirla in una moderna economia e in una serie di nuove relazioni. Gli interventi realizzati sono pochi, pesanti e fortemente incisivi sulla struttura della città, ma sono tali da essere, ancor oggi, facilmente leggibili per il loro scarso potere connettivo con il tessuto piú antico ed organico della città e permettere, come dicevo, appunto di ricostruire la originale struttura.

La configurazione urbana di Venezia è fondamentalmente centripeta, avvolta e confluente lungo le anse del suo « Canal Grande », ha un solo e maestoso « sbocco » nella laguna di S. Marco, porto originale della città ed unico affaccio di essa al mare, su cui si fondava la predominante risorsa economica. Tutto il prezioso intarsio di architetture minori, di palazzi e monumenti sembra tendere, in un crescendo di valori, al suo culmine ed alla esaltazione degli spazi piú vasti della piazza S. Marco e particolarmente della sua laguna, ove si identificano alcuni fatti architettonici eccezionali e con riferimenti spaziali ed urbanistici ben precisi quali il Palazzo Ducale, la chiesa della Salute e la Chiesa di S. Giorgio.

Il decadimento dell'economia commerciale e marittima di Venezia fu occasione ed inizio di una serie di progetti, discussioni e realizzazioni che nelle intenzioni tendevano sí ad « innervare » nella città nuove energie economiche, ma spesso metodologicamente ignorando l'intima natura urbanistica della città e le ragioni storico-economiche che cosí l'avevano configurata. Si arrivava cosí a rovesciare i termini del suo equilibrio, il linguaggio espressivo stesso della sua struttura; è il secolo dei collegamenti con la terraferma, dei ponti, dell'interramento di canali, dell'apertura di nuove strade. Per la prima volta entra una nuova, ingenua (quanto negativa e pericolosa) dinamica nella storia urbanistica della città.

2. *Indicazioni dei principali interventi realizzati nel periodo napoleonico e precedenti al Piano di Risanamento del 1891; sono indicate a tratteggio le nuove aree di bonifica, a retino gli insediamenti industriali.*



3

4

3. Progetto per un ponte carrozzabile translagunare (da Picotti, 1830). 4. Il ponte ferroviario translagunare inaugurato nel 1846. 5. Gli interventi della stazione ferroviaria (1846) e di quella marittima (1868-1880). 6. La sacca di S. Chiara, con l'indicazione dell'area per la realizzazione della stazione ferroviaria.

5

6

7. Progetto Bacanello-Biondetti che prevedeva l'arrivo della ferrovia alla Giudecca e S. Giorgio Maggiore (1835).

8. *Il ponte translagunare dalla stazione di S. Lucia.*

Pertanto, se è opportuna una analisi storico-critica sugli ultimi cent'anni di attività urbanistica in Venezia, è altrettanto necessario sin d'ora premettere che spesso la legittima e, direi, ovvia volontà di « dare nuove energie » alla città, sboccava in soluzioni soltanto tecnicistiche senza conseguenze sostanziali e risolutive, mentre non si affrontava una politica che, semmai, individuasse nuovi contenuti e finalità economiche da dare alla città e da essa ne conseguissero gli interventi piú opportuni.

È paragonabile all'istinto di « aggrapparsi a qualcosa » quello che avviene sin dai primi momenti del decadimento commerciale della città: l'istinto di unire Venezia alla terraferma.

« Il doge Marco Foscarini... fu il primo che aveva concepito l'ardimentoso pensiero di unire Venezia alla terraferma. Conoscitore profondo com'egli era della sua patria e del suo progressivo languore, ravvisava in quello un mezzo possente per sopperire alla decadenza dell'antico commercio di questa regina dai quattordici secoli di gloria.
Inorridiva il Veneto Senato a quell'idea di togliere l'originale isolamento di Venezia; la sua decadenza non era ancora senza la speranza di tornarla ancora dominatrice dei mari.
Era d'uopo che il suo languore si aumentasse di quasi un secolo, perché si ardisse nuovamente ripetere la fatale sentenza del suo doge Foscarini » [1].

Durante il breve periodo di dominazione francese, Napoleone si fa promotore di una serie di iniziative convergenti nella zona est della città; si ha notizia di un progetto di strada che doveva chiamarsi via Euganea e collegare l'antico Arsenale con la terraferma-Cavallino, toccando le isole della Certosa e di S. Erasmo. Ogni iniziativa però doveva ben presto esaurirsi con la cessione di Venezia all'Impero Austro-Ungarico. Restano comunque tutt'ora visibili i primi interventi realizzati sulla traccia di quel programma, e che consistono nella creazione di via Garibaldi con la copertura del canale, e nei giardini e viali napoleonici sempre in quel settore della città.

Il primo dei progetti di collegamento di Venezia con la terraferma nella direzione ovest e che capovolgevano necessariamente l'affaccio originario della sua struttura urbana, descritto poco addietro, risale certamente ad un'opera del letterato Luigi Casarini (1823) sull'origine, ingrandimento e decadenza del commercio di Venezia ove veniva progettato un grande argine di terra che « dal cosiddetto Bersaglio a S. Marziale si protendesse sino a Campalto » [1].

Successivamente nel 1830 un progetto dell'ab. Buttacalice « contemplava la linea del Casarini attraverso la laguna e lungo il rivo di S. Alvise sino alla Sacca della Misericordia », ed era invece in muratura ed archi anziché sorgere su terrapieno. Un testo di Giuseppe Picotti (1930) illustra un simile progetto, sempre ad uso delle carrozze a cavalli e dei pedoni, caratterizzato da una isoletta circolare con costruzioni e giardini posta a metà lunghezza del ponte.

« Lo stanco pedone potrebbe in essa riposarsi per prender lena al proseguimento del suo viaggio. Essa diverrebbe lo scopo dei passeggi e dei divertimenti dei veneziani ed anche dei popoli limitrofi » [2].

Nel 1835 l'ing. Bacanello ed il capomastro Gaspare Biondetti studiavano un progetto per una linea ferrata con struttura mi-

Tav. 4

Piano di Risanamento e Piano Regolatore 1891:

interventi previsti dall'Ufficio municipale
suggerimenti della Commissione per il Piano di Risanamento e Regolatore

W7-CVY-260

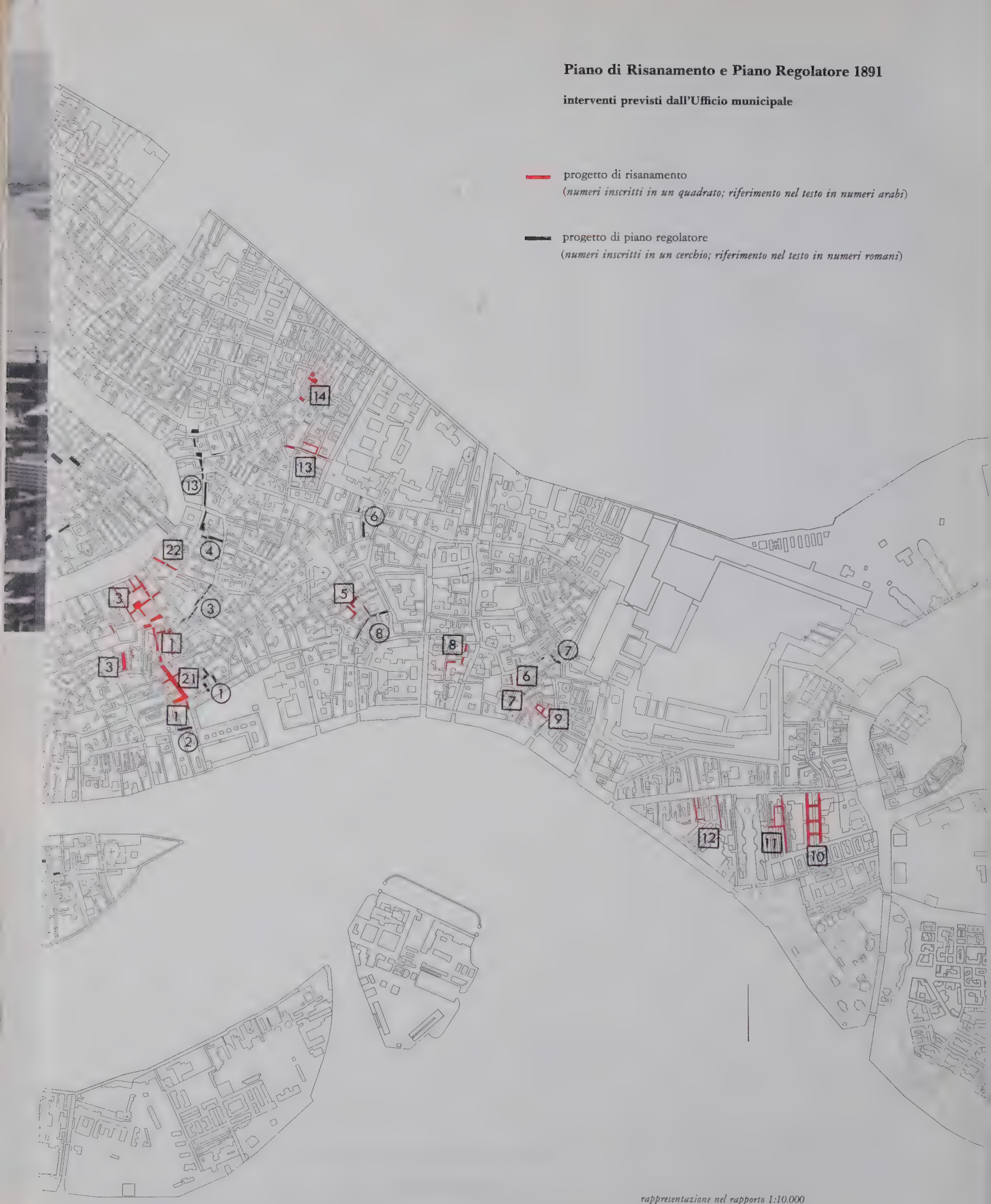
16
15
15
14
9
11
8
11
8
10
10
20
4
19
17
18
12

Piano di Risanamento e Piano Regolatore 1891

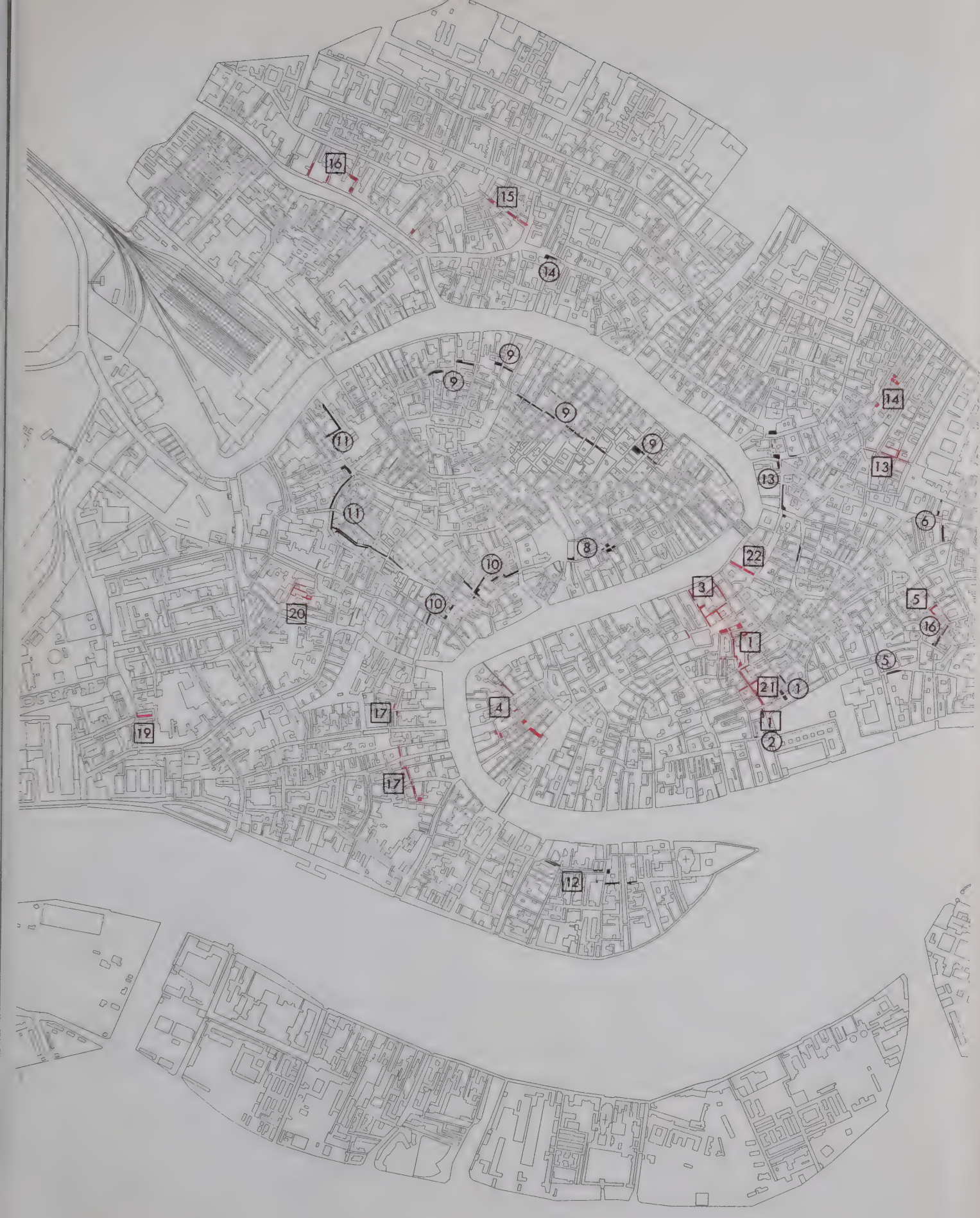
interventi previsti dall'Ufficio municipale

progetto di risanamento
(*numeri inscritti in un quadrato; riferimento nel testo in numeri arabi*)

progetto di piano regolatore
(*numeri inscritti in un cerchio; riferimento nel testo in numeri romani*)



rappresentazione nel rapporto 1:10.000


16
15
14
9
9
9
9
11
11
14
13
13
6
8
22
10
10
3
5
16
20
1
5
21
1
4
17
1
2
19
17
12

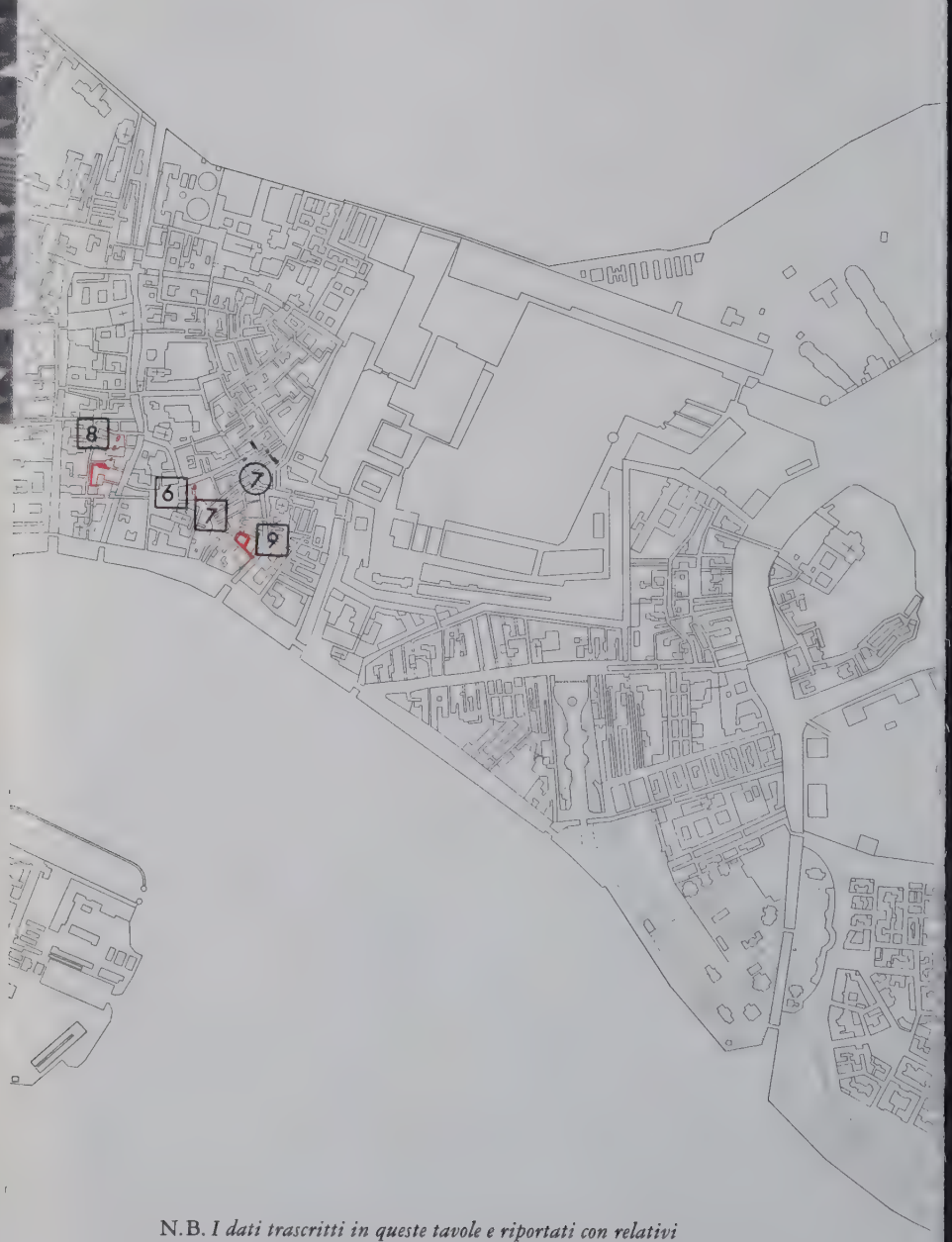
Piano di Risanamento e Piano Regolatore 1891

suggerimenti della Commissione per il Piano di Risanamento e Regolatore

mento vengono indicati in numeri arabi ed i progetti di

progetto di risanamento
(*numeri inscritti in un quadrato; riferimento nel testo in numeri arabi*)

progetto di piano regolatore
(*numeri inscritti in un cerchio; riferimento nel testo in numeri romani*)



N.B. *I dati trascritti in queste tavole e riportati con relativi numeri, sono riferiti alla relazione della Commissione municipale e ministeriale relativa al Piano di Risanamento e Regolatore per la città di Venezia pubblicata da Ferdinando Ongania nel 1891.*

W7-CVY-260

W7-CVY-260

Elenco degli interventi previsti dall'ufficio tecnico del Comune

N. B. *Per ragioni di chiarezza, in questo elenco e nei riferimenti del testo, i progetti di risanamento vengono indicati in numeri arabi ed i progetti di piano regolatore in numeri romani.*

Progetti di Risanamento

1. Apertura di nuova comunicazione fra il bacino Orseolo e Campo S. Luca, con allargamento del Rio del Cavalletto, abbattimento di case in Calle Mettivia, Calle e Corte delle Campane, Corte Morosina, Calle dei Zendai, Calle Valeressa, del Forno Vecchio, Calle del Magazen, ed apertura trasversale tra il Rio S. Paternian e la Calle dei Morti.
2. Atterramento di case fra la Corte dei Risi e il Ramo delle Case Nove a S. Luca; allargamento dalla Calle delle Locande al Campiello del Forno, sopprimendo due portici.
3. Allargamento delle Calli Bembo e del Carbon a S. Luca; allargamento della Calle e Corte del Teatro con nuova comunicazione fra il Campo S. Luca e la Corte suddetta.
4. Nuova comunicazione fra il Campo Francesco Morosini e S. Samuele, allargando la Calle Cà da Lezze, Mocenigo Casa Vecchia, Corte Moretta, Ramo e Calle del Teatro, Calle Nani e Ramo delle Muneghe.
5. Atterramento di case malsane ed apertura di nuove comunicazioni fra la Ruga Giuffa e le Calli dietro il Magazen e fra queste ed il Ramo Querini.
6. Allargamento della Calle dei Preti a S. Giovanni in Bragora.
7. Soppressione del Portico della Calle del Cason a S. Antonino.
8. Nuova comunicazione fra la Salizada S. Antonino e la Riva degli Schiavoni.
9. Atterramenti di case insalubri ed allargamento di strade in Corte Morosina, Corte Nuova e Calle del Grandiben.
10. Abbattimento di case lungo la Calle Correra, Catapan e Fica a S. Pietro di Castello.
11. Demolizione di case insalubri in Calle delle Ancore a S. Pietro di Castello.
12. Allargamento della Calle Schiavona e Ramo primo Calle Colonne, ed abbattimento di fabbricati fra la Calle Cavalli e la Calle Ceppo a S. Pietro di Castello.
13. Allargamento delle Calli della Panada, del Fabbro e del Cavallo ai SS. Giovanni e Paolo.
14. Ampliamento di comunicazioni fra la Calle Stella e la Calle del Fumo, e tra quella ed il Campiello del Pestrin a S. Canciano.
15. Allargamento delle Calleselle e soppressione del portico che mette al ponte di Ghetto Nuovo.
16a. Miglioramento della comunicazione fra le fondamenta di Cannaregio e la Calle del Battello.
16b. Demolizione del Sottoportico Scuro sulla fondamenta di Cannaregio.
16c. Allargamento della Calle S. Giovanni nell'accesso della fondamenta di Cannaregio a S. Geremia.
17. Nuova via da Ca' Foscari al Campo S. Barnaba.
18. Migliorate comunicazioni fra S. Barnaba e S. Trovaso della Calle del Traghetto al Ponte delle Maravegie, con allargamento delle Calli del Lotto, Malpaga, Cerchieri e della Toletta.
19. Demolizione di case insalubri fra la Corte Nuova e la Calle Stretta sulla fondamenta dell'Arzare di S. Nicolò.
20. Atterramento di caseggiati malsani fra la Calle della Sbiacca, la Corte del Gallo, il Sottoportico e la Calle Suriana ed il Ramo del Gallo ai Tolentini.
21. Allargamento delle Calli Tron o della Piavola.
22. Allargamento della Calle della Scimmia.
23-24. Atterramento di case insalubri e occupazione di aree utilizzabili per nuovi caseggiati in varie località dei Sestieri di Dorsoduro, S. Croce e Cannaregio, in fondamenta della Palada e nella Corte Grande alla Giudecca.

Progetti di Piano Regolatore

I - Allargamento della Calle dei Fabbri, della Calle Fiubera al Ponte dei Dai, e nuova comunicazione colla Piazza S. Marco, per la calle e Corte delle Ancore e pel Sottoportico e Corte Maruzzi mediante un ponte attraverso il rivo del Cavalletto.
II - Allargamento della Calle Seconda dell'Ascensione.
III - Allargamento della Calle delle Ballotte dal Ponte dello stesso nome alla Merceria di S. Salvatore, e della Calle di Mezzo in prosecuzione fino all'attuale Ufficio delle Regie Poste.
IV - Allargamento della Calle della Bissa nel primo tratto dal Ponte S. Antonio, aprendo quindi una nuova comunicazione col Campo S. Bartolomeo.
V - Allargamento della Calle Ruga Giuffa a S. Apollonia, dal Ponte Canonica a S. Marco al Campo de' SS. Filippo e Giacomo.
VI - Allargamento delle Calli Pinelli e Verriera per migliorare le comunicazioni fra la Calle Larga S. Maria Formosa ed il Campo SS. Giovanni e Paolo.
VII - Nuova arteria di comunicazione fra la Salizzada del Pignater a S. Giovanni in Bragora e la fondamenta dei Pennini a S. Martino.
VIII - Allargamento stradale della Calle dell'Olio a S. Apollinare fino al Campo S. Polo.
IX - Ampliamento di comunicazione fra il Campo delle Beccarie e la Riva di Biasio a S. Simeone Profeta.
X - Ampliamento di comunicazione fra la Calle Larga Ca' Foscari a S. Pantaleone ed il Ponte di S. Polo con allargamento della Calle di Donna Onesta; comunicazione fra la fondamenta del Forno e il Campo di S. Tomà e da questo al Rio Terrà dei Nomboli. Nuova comunicazione col Campo dei Frari; allargamento della Calle dei Saoneri.
XI - Apertura di nuova via tra S. Rocco e S. Simeone.
XII - Ampliamento di comunicazione fra il Campo S. Vito ed il Rio Terrà dei Catecumeni.
XIII - Allargamento fra il Campo di S. Bartolomeo e quello dei SS. Apostoli.
XIV - Allargamento della Calle dell'Anconetta a S. Marcuola.
XV - Soppressione del Sottoportico all'ingresso del Ghetto dalla fondamenta di Pescheria ed atterramento di caseggiato elevatissimo e deperito in Campiello delle Scuole.
XVI - Allargamento stradale dalla fondamenta dell'Osmarin alla Ruga Giuffa a S. M. Formosa, con diramazione fino al ponte di S. Severo e fino alla Calle della Sagrestia a S. Giovanni Novo.

sta, pietra e legname, che dal punto di vista della cronaca e della curiosità presenta un certo interesse soprattutto per il suo tracciato; il ponte infatti doveva spostarsi verso la Giudecca, lambirne il lato sud e giungere con la stazione nell'Isola di S. Giorgio Maggiore; il porto originale di Venezia veniva in questo progetto ad essere riconfermato nel Bacino di S. Marco e servito dalla nuova strada ferrata.

Il ponte ferroviario translagunare

Dovevano subentrare tuttavia dei precisi programmi economici ed infrastrutturali a livello nazionale per rendere esecutiva quella serie di progetti. Non si esaminava tanto l'idea di un collegamento pedonale e per carrozze, come i precedenti progetti, ma erano in atto in quel periodo i programmi della rete ferroviaria dell'alta Italia facenti capo alla città di Milano, ed è in tali programmi che si fa luce l'idea della strada ferrata Venezia-Milano.
Gli studi condotti dalla Camera di Commercio, da una Commissione speciale ed i tre elaborati dell'ing. Meduna, dell'ing. Milani e dell'ing. Noale, vedevano la realizzazione del progetto di quest'ultimo per conto della Società Lombardo Veneta; il ponte ferroviario, i cui lavori durarono cinque anni, veniva inaugurato nel gennaio del 1846.
Se, come conseguenza piú immediata, il collegamento ferroviario dell'isola comportava la demolizione delle due chiese di S. Lucia e S. Secondo, con edifici annessi, per la realizzazione della Stazione (1861-65) ed all'interramento di zone lagunari circostanti, come conseguenza piú lenta nel tempo, ma con trasformazioni piú incisive, si aveva evidentemente il sensibile capovolgimento del senso di traffico e relazioni all'interno della città con direzione S. Lucia-S. Marco, ed una serie di modifiche al tessuto urbano tendenti in prevalenza a creare una viabilità piú agevole proprio in questa nuova direzione.
Si costruiscono fra il 1853 e il 1860 i ponti in ferro dell'Accademia e della Ferrovia attraverso il Canal Grande; vengono aperte, nel 1867, la via Vittorio Emanuele lungo il versante est del Canal Grande, nel 1869 il Bacino Orseolo, nel 1870-72 la strada dei SS. Apostoli, nel 1876-80 la via XXII Marzo, nel 1885-90 la via 2 Aprile a S. Bartolomeo, la via G. Gallina a S. Giovanni e Paolo.
Evidentemente questi interventi, sparsi nella città senza un piano organico, rispecchiano l'istinto di aprire un nuovo flusso di percorsi dovuto al primo grande *choc* subíto dalla città con la realizzazione del ponte ferroviario.
Le inevitabili demolizioni e sventramenti che ne conseguivano portarono alla convinzione della necessità di predisporre un piano organico di risanamento della città.
Va comunque anche segnalato che, se da un lato si verificava questa serie di interventi puramente tecnologici, si era manifestata sin dal 1866, con l'annessione di Venezia al Regno d'Italia, una tendenza a dare e riattivare nella città nuovi stimoli economici incentrati essenzialmente:
– nelle funzioni commerciali portuali, con la realizzazione della nuova stazione marittima del 1880
– nelle funzioni di importante base navale dell'Adriatico, con la realizzazione di nuovi grandi bacini all'Arsenale e nuovi impianti per le costruzioni navali in ferro
– nell'incentivazione di nuove iniziative industriali nella città quali il Cotonificio Veneziano, il Mulino Stucky, le Officine del Gas ed altre minori.
Questi interventi si basavano sulla convinzione di essere all'altezza di un moderno livello economico industriale, mentre assai presto si dimostreranno fuori scala rispetto alla dinamica economico-urbanistica dei nostri tempi.

Il Piano di Risanamento del 1891

Il Piano di Risanamento e Regolatore (1891) della intera città insulare veniva elaborato da una speciale Commissione composta da cinque membri eletti dal Ministero della Pubblica Istruzione, due eletti dal Ministero dei Lavori Pubblici e tre eletti dal Comune di Venezia.
Il lavoro sostanzialmente si svolse nell'ambito del « mandato d'esaminare sul posto i singoli progetti speciali (elaborati nel numero di 40 interventi dagli uffici municipali), giudicare dell'attualità o meno di ciascuno di essi, ed ove occorrano modificazioni indicarle ».
Quali premesse ai lavori ed alla definizione degli interventi piú opportuni, venivano esaminati e rilevati nella relazione della Commissione [3] i seguenti argomenti:
– l'alto coefficiente di mortalità del Comune che nel periodo 1874-80 subíva la media del 28,4 per mille;
– l'addensamento della popolazione analizzata per singoli quartieri e che a titolo di esempio dava: a Castello 496 abitanti per ettaro ed a Cannaregio 276 abitanti ettaro (sia pur con la notevole quantità di aree libere esistenti allora in quest'ultimo sestiere);
– il notevole numero di abitazioni a piano terreno e malsane che veniva rilevato con la collaborazione della Curia, e che dava i risultati datati al maggio 1891, riportati nella tabella sottostante.

Prospetto numerico delle abitazioni a piano terreno in Venezia secondo le informazioni esibite e questa Curia dai MM.RR. parroci nel maggio 1891.

	Numero parziale	*Totale*
Sestiere di S. Marco		
Parrocchia di S. Marco Evangelista	5	
» » S. Salvatore	—	
» » S. Luca Evangelista	12	
» » S. Maria Zobenigo	20	
» » S. Stefano	20	57
Sestiere di Castello		
Parrocchia di S. Pietro	300	
» » S. Martino	66	
» » S. Francesco della Vigna	110	
» » S. Gio. Batta in Bragora	20	
» » S. Zaccaria Profeta	31	
» » S. Maria Formosa	30	
» » SS. Giovanni e Paolo	34	591
Sestieri di S. Croce e S. Polo		
Parrocchia di S. Cassiano	20	
» » S. Maria Gloriosa dei Frari	40	
» » S. Silvestro	16	
» » S. Nicola da Tolentino	48	
» » S. Simeone Profeta	85	
» » S. Giacomo dell'Orio	43	252
Sestiere di Cannaregio		
Parrocchia di S. Geremia Profeta	159	
» » SS. Ermagora e Fortunato	49	
» » S. Cristoforo	134	
» » S. Felice	43	
» » SS. XII Apostoli	29	
» » S. Canciano	65	470
Sestiere di Dorsoduro		
Parrocchia di SS. Gervasio e Protasio	18	
» » S. Maria del Rosario	60	
» » S. Raffaele Arcangelo	40	
» » S. Pantaleone	23	
» » S. Maria del Carmelo	33	174
Totale n.		**1544**

Dal testo della sopracitata relazione risultano anche facilmente individuabili i motivi concettuali ed il livello culturale che stanno alla base delle proposte tecnico-urbanistiche del Piano; innanzitutto una visione decisamente limitata a problemi di dettaglio all'interno della città e con un profondo timore di intaccare l'incolumità artistica della città; questa preoccupazione risulta chiara nel testo stesso ove si legge che:

« posto lo sguardo sulla carta topografica di Venezia si rimane dapprima perplessi e increduli, poi soddisfatti, dacché chiaro apparisce come quei limitati tracciamenti quà e là sparsi, e appena discernibili, non possono per certo mutare né alterare le condizioni della città: *habet minus in recessu quam in fronte promittit.*
Il piano di risanamento ed il piano regolatore si risolvono in modificazioni parziali, che obbediranno forse a concetti generali, ma non sono fra loro collegati e dipendenti gli uni dagli altri, potendo ciascuno stare da sé ».

Le proposte inoltre si ispirano ai seguenti concetti:

– allargamento stradale per aumentare la salubrità di alcune zone;

– miglioramento di rettifili ed allineamenti, attenendosi a quelli caratteristici delle calli a linee serpentine o spezzate;

– utilizzo del sistema, del resto tipico veneziano, del « sottoportico », evitando la demolizione per tutta l'altezza dei fabbricati;

– controllo della economicità degli interventi;

– opportunità di procedere ad un diradamento della densità e sovraffollamento, eliminando abitazioni ai piani terreni malsani, demolendo parzialmente, individuando aree per nuove costruzioni, principalmente indicate in prossimità degli stabilimenti d'industria esistenti;

– negazione dell'utilizzo di « sacche » ed interramenti nella Laguna;

– una semplice segnalazione della necessità di tenere in considerazione il sistema dei canali e loro allargamenti, di affrontare il problema della fognatura cittadina, dell'escavo dei rivi, rilevando che:

« la sezione normale del fondo dei rivi di Venezia fu stabilita a metri due sotto comune alta marea, al qual limite si trova il terreno originario e cessa quello di riporto, e calcolato quindi che in un decennio l'interramento dei rivi raggiunga l'altezza di un metro, molti anni addietro venne dall'Amministrazione Comunale di allora sancita la massima della escavazione periodica di tutti i canali in un decennio »;

– accenno delle modalità pratiche di attuazione del programma edilizio lasciato all'iniziativa privata stimolata da opportune sovvenzioni e prestiti.

Prima di sciogliersi (il 24 giugno 1891), la Commissione votava unanime e firmava il seguente ordine del giorno:

« La Commissione, riferendosi alle relazioni della maggioranza e delle minoranze, riassume nel seguente voto i pareri, in cui fu perfettamente concorde:
Che il piano di risanamento della città, il quale, per ragioni locali ed economiche abbraccia una minima parte di essa, riescirebbe opera quasi vana quando il Comune non provvedesse con sollecita cura:

1° ad ordinare la escavazione generale dei canali e dei rivi nel minor tempo possibile, salvo a continuarla poi regolarmente, sicché venga tutta rinnovata in periodi non piú lunghi di dieci anni;

2° a migliorare la fognatura ove esiste troppo imperfetta, ed a istituirne una razionale ove non esiste affatto;

3° a tenere purgate le cisterne in cui immette l'acqua dell'acquedotto, e a distribuirla con maggiore copia e comodità anche all'infuori delle cisterne;

4° a proibire, con i mezzi forniti dalle vigenti disposizioni e da quelle che si potranno introdurre nel nuovo Regolamento edilizio e sanitario, l'abitazione dei locali nei piani terreni bassi, umidi e malsani, facilitando nel medesimo tempo, con i mezzi di cui può disporre il Comune e con quelli che il Comune potrebbe ottenere dal Governo, il risanamento dei piani o delle case risanabili, e la costruzione di case nuove sulle fondamenta delle case vecchie non risanabili, oppure l'alzamento di uno o due piani sul pianterreno chiuso all'abitazione, là dove i nuovi piani possono godere sufficiente luce e ventilazione, senza toglierle ai fabbricati circostanti.
Inoltre la Commissione manifesta unanime il voto che, tanto nell'attuare il Piano di Risanamento ed il Piano Regolatore, quanto nei lavori ordinarii, non basti rispettare ogni notevole ricordo artistico e storico, ma convenga ancora tenere grandissimo conto del singolare carattere pittoresco della città, solo differendo la minoranza della maggioranza nel giudicare i limiti in cui può principiare l'offesa a codesto carattere; il quale anzi, secondo il giudizio della intiera Commissione, deve venire protetto da speciali disposizioni edilizie e da particolari provvedimenti municipali.
F.to: Camillo Boito, Presidente; Alfredo d'Andrade, vice-presidente; Federico Berchet, Antonio Dal Zotto, Federico Stefani, Giovanni Ponti, Giovanni Perosini, Giovanni Bordiga, Angelo Alessandri, Luigi Pagliani, Taddeo De Hieronymis, Ernesto Bonvecchiato, Gerolamo Manetti, Domenico Fadiga; Attilio Cadel, segretario e relatore.

Gli elaborati grafici allegati alla relazione della Commissione per il Piano di Risanamento e Regolatore del 1891 consistono in due planimetrie interessanti l'intera isola, ove sono confrontabili gli interventi previsti dall'Ufficio Municipale ed i suggerimenti della Commissione stessa.
Trattasi di 40 interventi di cui 24 definiti come Piano di Risanamento e 16 come Piano Regolatore che a titolo di documentazione vengono elencati nel retro della relativa tavola fuori testo.
Le modificazioni ed i suggerimenti fatti dalla Commissione ai progetti elaborati dal Municipio si riassumono sostanzialmente in una moderazione e riduzione degli interventi viari, evitando ove possibile grossi sventramenti e demolizioni; con questo criterio infatti vengono trattati i progetti: n. 1 tra Campo Manin e Salizzarda S. Luca; n. 4 in Corte della Vida e S. Samuele; n. 17-18 tra Ca' Foscari e l'Accademia; n. 21 in Rio del Cavalletto; n. IV tra S. Lio e S. Bartolomeo; n. X tra S. Polo e S. Tomà; n. XIII tra SS. Apostoli e S. Bartolomeo; mentre vengono respinti per il riesame gli interventi n. 10, 11, 12 a S. Pietro e S. Martino di Castello.
Già abbiamo rilevato la limitatezza concettuale di questo primo Piano di Risanamento, ove una scarsa apertura verso problemi piú generali (ma forse piú efficaci nel caso di Venezia) limita gli interventi a fatti puramente viabilistici senza accennare minimamente all'economia di Venezia ed alle sue relazioni extraurbane; vale però la pena di mettere in evidenza certamente l'importanza di aver affrontato per la prima volta il tema in termini di pianificazione organica per l'intera città, ma soprattutto, credo, bisognerà ricordare la sostanza del lavoro ed i risultati di questo Piano le cui carenze metodologiche e culturali avremo modo di rilevare durante questo, sia pur rapido, itinerario storico-critico dell'urbanistica veneziana, in altrettante proposte e pianificazioni successive della Città.
A titolo di esempio, si possono mettere in evidenza sin d'ora, dalle proposte di questo Piano, cinque fondamentali direttrici di traffico, su cui si ripeteranno altri progetti e previsioni di viabilità: 1) la direttrice S. Luca-S. Marco (1-21); 2) quella SS. Apostoli-S. Bartolomeo (XIII); 3) quella Rialto S. Cassan-S. Zan Degolà-Stazione (a sud del Canal Grande, IX); 4) quella S. Polo-S. Tomà-Ca' Foscari, Accademia (X-17-18) e 5) quella S. Simeone Piccolo (Stazione) - S. Rocco - S. Tomà - S. Marco (XI).
Gli inizi del secolo XX vedono la realizzazione solo di alcuni degli interventi previsti dal Piano di Risanamento, ma soprattutto la realizzazione da parte dell'Istituto Autonomo Case Popolari di una serie di disastrosi quartieri residenziali: S. Anna, Corte Colonna, Quintavalle, Ruga Giuffa, S. Giobbe, S. Leonardo, Gesuiti, Gallion, S. Rocco, Malcanton, S. Giacomo alla Giudecca, S. Agnese, S. Marta, S. Girolamo, Madonna dell'Orto, S. Lorenzo, S. Giuseppe; nel 1920 si realizzarono il quartiere di S. Elena ed i gruppi di case per i ferrovieri a S. Marta e S. Alvise.

W7-CVY-260

W7-CVY-260

Tav. 5

Rilevamento degli interventi realizzati nel centro storico di Venezia dal 1866 al 1935

dal 1866 al 1905

- espansioni ed interramenti
- sterri
- ponti costruiti
- edifici demoliti
- edifici costruiti

dal 1905 al 1935

- espansioni ed interramenti
- sterri
- ponti costruiti
- edifici demoliti
- edifici costruiti

rappresentazione nel rapporto 1 : 10.000

W7-CVY-260

W7-CVY-260

Tav. 5

Rilevamento degli interventi realizzati nel centro storico di Venezia dal 1866 al 1935

Allegato al n 52 di «Urbanistica»

9

9. *Veduta aerea di Marghera, il primo porto industriale risalente al 1917, ed il quartiere urbano per 30.000 abitanti, del 1927.*
10. *Planimetria della zona.*

La zona industriale di Marghera

Due grossi fatti urbanistici tuttavia cominciavano a farsi luce sull'orizzonte della città veneziana: la creazione della zona industriale di Marghera ed il secondo ponte translagunare automobilistico.

Le iniziative industriali degli anni 1880 all'interno della città insulare si dimostrarono ben presto inadatte alla nuova dinamica economica; già nel 1907 si delineano le prime iniziative per la creazione di un Porto Industriale sulle barene di Marghera in terraferma; il 15-5-1917 veniva approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. il progetto definitivo ed il 12-7-1917 si costituiva la società relativa.

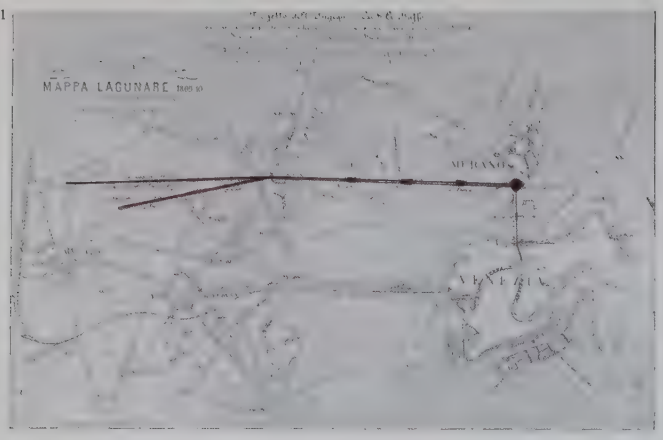
Se la zona industriale di Marghera nasceva sotto un presupposto economico urbanistico ad altissimo livello, determinante per l'economia veneziana, la realtà deviava i vantaggi ed i profitti del crescente successo dell'iniziativa assai lontano da Venezia e da Porto Marghera; il capitale locale non intervenne tempestivamente e nella quantità auspicabile; né il territorio seppe reggere e fronteggiare la nuova situazione che si andava creando e ne conseguiva sin dagli inizi una forma di monopolizzazione con capitali non veneti e con lo sfruttamento della mano d'opera locale.

Nel 1926 Venezia assume il possesso amministrativo di Mestre, Favaro, Zelarino e Chirignago, che rappresentavano il suo immediato retroterra; si apriva cosí per la sua Amministrazione una serie di problemi urbanistici che si dimostreranno immediatamente pesanti ed urgenti da risolvere, soprattutto in terraferma ed in relazione al fenomeno industriale di Marghera.

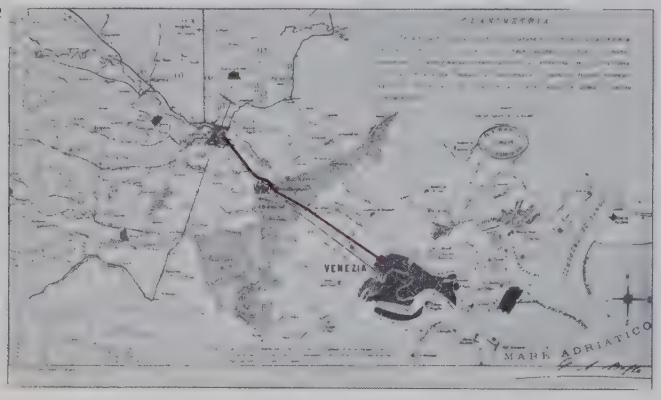
10

Il primo piano urbanistico risale al 1927 con la realizzazione del quartiere urbano di Marghera e puntava sostanzialmente a risolvere l'alloggio della mano d'opera attratta dalle nuove industrie; era previsto un quartiere residenziale per 30.000 abitanti che sotto l'insegna della « città giardino » veniva delineato da un sistema radiocentrico di strade, con l'assoluta indifferenziazione degli spazi e dell'edilizia; un monotono quartiere di operai, isolato a ridosso delle industrie pesanti ed invaso perennemente dai loro fumi nocivi.

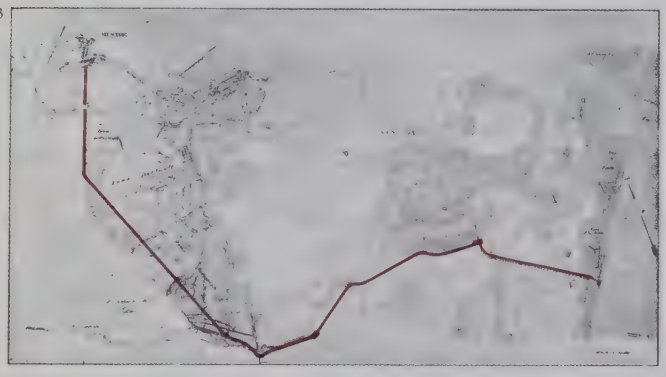
11



12



13



14

Progetti per il ponte automobilistico translagunare. 11. *Il primo progetto dell'ing. Baffo (1875).* 12. *Il secondo progetto dell'ing. Baffo (1888).* 13-14. *I progetti dell'ing. Setti del 1916.*
Nella pagina a fronte, una veduta aerea del ponte da Mestre.

Il ponte automobilistico translagunare

Il secondo grosso fatto urbanistico di questo periodo è rappresentato, dicevamo, dalla realizzazione nel 1932 del ponte automobilistico translagunare. Le prime proposte per una comunicazione libera con la terraferma si possono far risalire agli anni attorno al 1870; nel 1875 l'ing. Antonio Baffo elaborava un progetto per una strada che dalla zona interna di Venezia ai SS. Apostoli giungeva alle Fondamenta Nuove, Murano e di qui puntava verso Campalto; un secondo progetto dell'ing. Baffo nel 1888 prevedeva un tracciato che dalla terraferma lungo il Canal Salso giungeva a Cannaregio presso l'attuale Macello; si susseguono nel tempo altri progetti presentati da enti e da professionisti fra cui quello del 1898 degli ingg. Torres e Vendrasco che prevedeva un allargamento del ponte ferroviario sul lato nord, gli studi elaborati dal Comune di Venezia nel 1906-09 dell'ing. Donghi e nel 1916 dell'ing. Setti [4].

Nel 1919 il Comune di Venezia bandisce un Concorso nella speranza di trovare suggerimenti alla soluzione del problema automobilistico; la partecipazione si limita a undici concorrenti alcuni dei quali inviano soltanto una relazione scritta; non viene dato un primo premio, ma due *ex-aequo* ai progetti « Vita Nova » e « Laguna » di cui l'uno proponeva la realizzazione di un secondo piano autostradale sopra l'esistente strada ferrata e l'altro una galleria subacquea per tram, pedoni e veicoli. Credo però valga la pena di evidenziare, dalla relazione finale di quella Commissione giudicatrice, la proposta del progetto « Per Venezia » ove si affermava recisamente che:
« nello stabilire il congiungimento si deve tener conto dello sviluppo avvenire della città per il fatto che se oggi noi dovessimo costruirlo coi criteri che potevano dominare nel secolo scorso e che allora potevano sembrare i migliori, ci troveremmo certamente di fronte ad una soluzione che urti ed intralci altre soluzioni di altri problemi ».

Merita un certo ripensamento anche la coraggiosa (per l'epoca in cui veniva proposta) soluzione indicata dal concorrente con motto « semplicità » che nella sua relazione propone:
« di convertire il ponte ferroviario attuale in un ponte per via ordinaria, lasciandogli un solo binario, che dovrebbe servire promiscuamente al porto e ad un tram elettrico per viaggiatori; l'attuale stazione di Venezia dovrebbe essere convertita in un piazzale d'arrivo per veicoli ordinari, ed in regione Marghera, in prossimità della testata del ponte stesso, dovrebbe venir costruita la nuova stazione per Venezia e per Mestre ».

Il Concorso, quasi per prassi usuale, non fu utilizzato nelle sue proposte e si seguiva invece la strada già battuta dai vari progetti precedenti; un nuovo progetto, degli ingg. Setti ed Emmer (1920) già si avvicinava all'attuale soluzione; negli anni 1928-30 l'ing. Fantucci elaborava il progetto che doveva condurre alla Convenzione del 26 giugno 1930, firmata a Palazzo Venezia, ove il Comune di Venezia otteneva dallo Stato la concessione per l'esecuzione del ponte. La realizzazione del ponte progettato dall'ing. Fantucci e reso esecutivo dai successivi elaborati degli Uffici Comunali iniziava il 7 luglio 1931 e veniva inaugurata il 25 aprile 1933. Né il concorso pubblico, né le accese discussioni, né le dure lotte condotte ai vari livelli fra cui emergono gli interventi e gli scritti in proposito del Senatore Pompeo Molmenti, valsero ad impedire questo secondo nuovo « attacco » infrastrutturale alla città storica [5].
La nuova dinamica delle automobili private veniva portata nel centro storico ed il suo rapidissimo incremento ben presto non solo provocava una serie di grossi problemi e danni alla struttura della città, ma quel che è piú grave non portava alcun contributo concreto ed effettivo alla soluzione dei problemi sostanziali dell'avvenire urbanistico ed economico di Venezia. Si va realizzando un fenomeno di gravitazione opposto rispetto a quello insito nelle realizzazioni dei ponti ferroviario e automobilistico, *si verifica cioè un accentuarsi degli interessi e dei temi urbanistici di Venezia in direzione della terraferma.*

15

16. *In primo piano il nucleo urbano di Marghera; oltre la ferrovia il centro abitato di Mestre.*

Gli sviluppi di Mestre ed i Piani Regolatori del 1937 e 1942

Il nucleo abitato di Mestre si può dire cominci la sua storia e vicende urbanistiche sostanzialmente dalla realizzazione della linea ferroviaria (1846) ed, in maniera piú sensibile, dalla realizzazione di Porto Marghera (1917-1927).

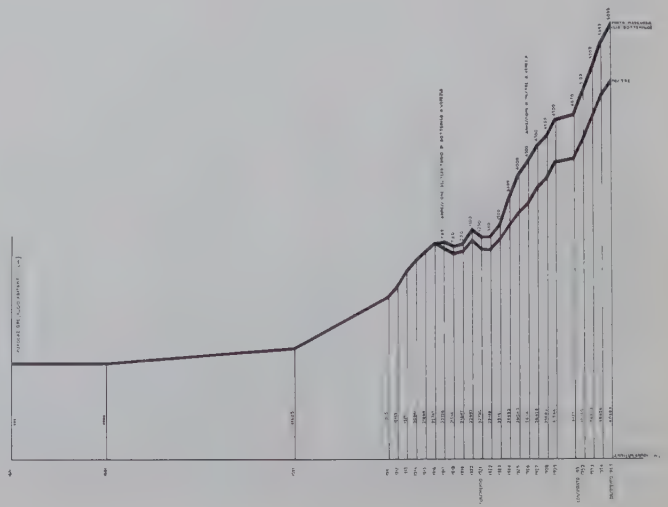
Le origini di Mestre sono legate alla storia di Altino, Jesolo, Concordia, Aquileia quali insediamenti strategici allineati lungo il mare Adriatico; la sua struttura originaria è assai semplice e modesta, raccolta attorno alla piazza ed attorno al Canale Salso che la poneva in diretto contatto con le acque lagunari. Basta però confrontare le planimetrie successive datate al 1846-1904-1910-1934-1936-1940 e gli andamenti demografici dal 1871 al 1935 per rendersi immediatamente conto della rapidità e dimensione del fenomeno di conurbamento ed immigrazione di popolazione (9931 abitanti nel 1871 e 46.271 abitanti nel 1935 di cui 6032 a Marghera).

Il fenomeno comporta una tale rapidità di accrescimento eterogeneo dell'abitato per cui negli anni 1925-27-33-34 vengono allestiti dei Piani da parte dell'Ufficio Comunale e nel giugno 1934 viene bandito un *Concorso pubblico per un Piano Regolatore* delle sole zone di *Mestre e Marghera* che fra l'altro portava il seguente suggerimento:

« Art. 2. Ragione essenziale del Piano Regolatore è quella di stabilire una rete di facili collegamenti fra le arterie del retroterra e la testa del Ponte e di congiungere strettamente alla parte insulare della Città i suoi quartieri che esistono o sorgeranno in Terraferma cosicché il Ponte del Littorio possa divenire un viadotto interno della piú grande Venezia, capoluogo della Regione Veneta ».

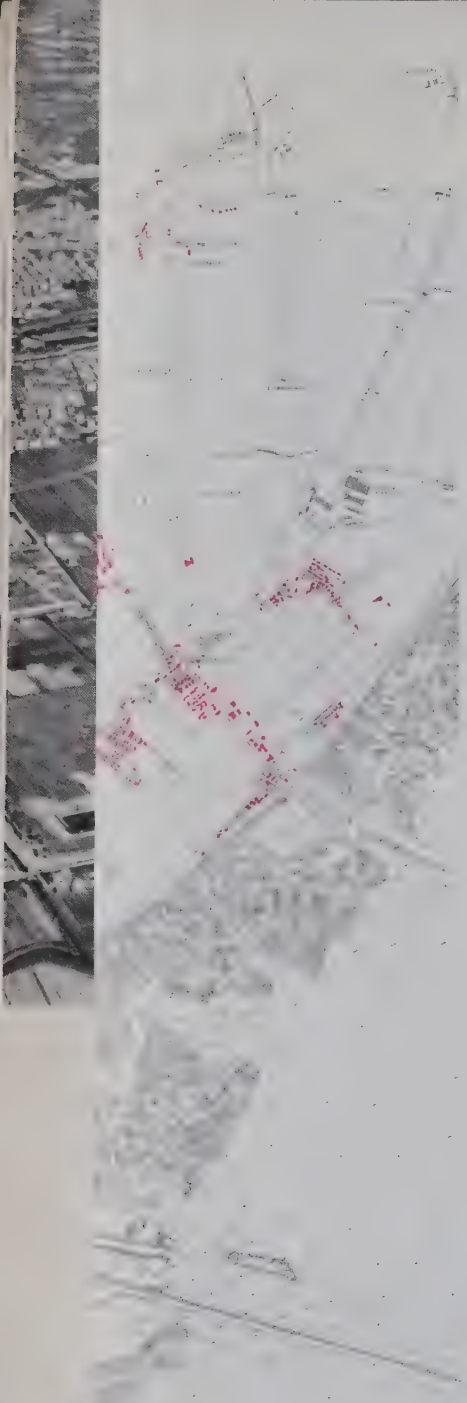
Il materiale risultante dal Concorso, cui avevano partecipato dieci gruppi di professionisti, veniva utilizzato e rielaborato dall'Ufficio Tecnico Comunale che nel gennaio 1937 varava un « *Piano Regolatore di massima per l'ampliamento e il risanamento dell'abitato di Mestre* », redatto dall'ing. Antonio Rosso[6].

17. *Grafico dell'incremento subìto dalla popolazione stabile di Mestre e di Marghera nel periodo 1871-1935.*



Tav. 6

Lo sviluppo di Mestre dal 1900 al 1961



situazione al 1900*

situazione al 1930**

situazione al 1940***

situazione al 1961

** La creazione della linea ferroviaria posta a sud dell'originario abitato di Mestre, provoca la creazione delle prime strade di collegamento in direzione nord-sud.*

*** L'inurbamento della zona a sud del centro di Mestre è ormai evidente ed inizia lo sviluppo anche nella direzione nord del centro stesso (in basso si nota il quartiere di Marghera del 1927 a pianta radiocentrica).*

**** Il conurbamento mestrino si estende in maniera crescente in tutte le direzioni.*

rappresentazione nel rapporto 1 : 30.000

W7-CVY-260

W7-CVY-260

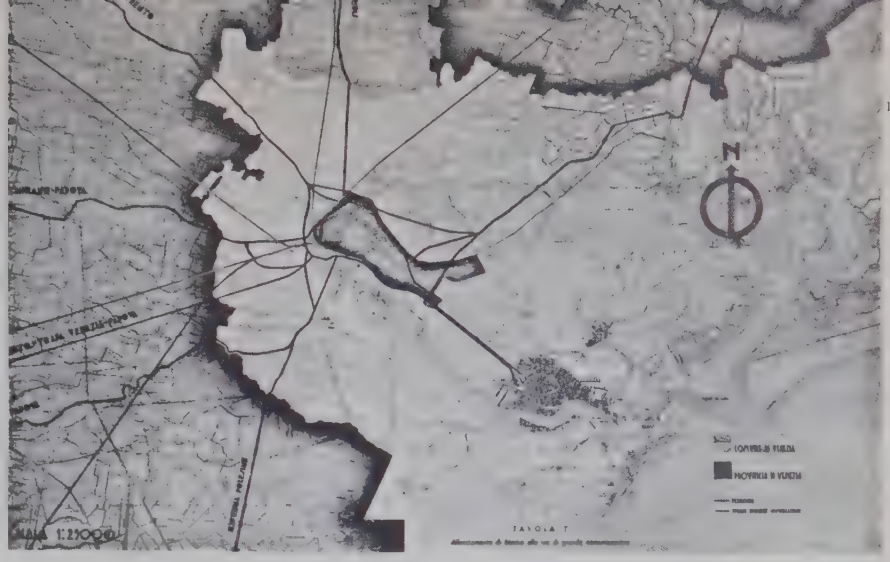
Tav. 6

Lo sviluppo di Mestre dal 1900 al 1961

Allegato al N. 52 di «Urbanistica»

I criteri informatori del Piano sono già impliciti sin dalle prime righe della relazione: « orientare in modo deciso le capacità funzionali di Mestre ed il suo ampliamento verso un piú stretto collegamento con Venezia in modo da collegare anche piú efficacemente a Venezia le grandi arterie di traffico del retroterra ».
La tendenza alla saldatura con il capoluogo si esprime infatti, nei grafici del Piano, in una gigantesca espansione residenziale di forma compatta (grande quanto l'isola di Venezia) e che si protende fino ai margini lagunari presso S. Giuliano.
Le componenti di maggior rilievo contenute nel Piano, oltre alla accennata chiara volontà di « imporre una direzione », si possono riassumere:
– nel significato, quale primario intervento, del porticciolo previsto a S. Giuliano ed al quale sboccava tutto il sistema viario, ed inteso già da allora come testa di ponte delle relazioni con la città insulare;
– nella previsione di uno svincolo viario del ponte automobilistico con cavalcavia presso i margini lagunari che porterà alla realizzazione dell'attuale cavalcavia di S. Giuliano;
– nel parziale interramento della parte terminale del Canal Salso, superato come funzioni, dal previsto porticciolo;
– in un sistema di viabilità che trae spunto da criteri di orientamento ottimale degli edifici e sostanzialmente comporta una struttura urbana a lotti ortogonali estremamente squallida e priva di significato.
Lo stesso Piano Regolatore di Mestre subisce nel 1942 (su voto del Consiglio Nazionale dell'Educazione, delle Scienze e delle Arti) una variante che sostanzialmente si differenzia dal Piano del 1937 per i seguenti punti:
– un rilevante ampliamento lungo i margini lagunari in direzione nord-est sin quasi alle barene di Tessera;
– un ampliamento del porticciolo sulla Laguna;
– uno spostamento verso Eorte Marghera del nodo viario S. Giuliano che verrà cosí realizzato nel 1955;
– uno snellimento della viabilità e della zonizzazione [7].

18



19

20

18. *Planimetria generale del piano regolatore di Mestre elaborato dall'ing. A. Rosso, ufficio tecnico di Venezia, 1937.* 19. *Particolare del piano del 1937 con l'indicazione delle nuove zone di ampliamento residenziale verso la laguna e le barene di S. Giuliano.* 20. *La variante al piano di Mestre (1949) in cui si nota il notevole ampliamento delle nuove zone d'inurbamento lungo le barene di S. Giuliano in direzione nord-est.*

Restava comunque sempre vivo ed urgente il problema del risanamento della città insulare, al quale dava un notevole contributo il prof. Raffaele Vivante igienista con i suoi studi del 1910, 1935 e 1948, soprattutto indirizzati sulle condizioni di salubrità ed affollamento dei piani terreni veneziani.

Nel 1935, infatti, la popolazione di Venezia insulare raggiungeva le 159.980 persone alloggiate in 28.653 abitazioni di cui 3441 erano al piano terreno (cifra, quest'ultima, che è di gran lunga superiore a quella rilevata dal Piano di Risanamento del 1891).

A seguito della promulgazione della legge 21 agosto 1937 n. 1901 « Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e Monumentale di Venezia », il Comune di Venezia, con la collaborazione di due Commissioni (una plenaria ed una esecutiva), elabora un « *Progetto di Massima per il Piano di Risanamento di Venezia insulare* » a firma dell'ing. Capo Eugenio Miozzi e datato al 9 marzo 1939 [9].

Questo secondo Piano di Risanamento riproduce, nella sostanza, i problemi e le emergenti già individuate nel Piano di Risanamento del 1891 e che non vennero né eseguite né risolte; ma direi che si presenta ancora una volta con quei limiti concettuali già rilevati per quel Piano e consistenti in una serie di soluzioni tecnologiche e viabilistiche, limitate al campo ristretto e chiuso della città insulare.

Si deve però riconoscere che, mentre gli interventi progettati nel 1891 si limitavano a soluzioni riguardanti la viabilità pedonale, questo secondo Piano affronta altri due problemi: l'uno, relativo al reperimento di nuove aree disponibili o recuperabili per diminuire l'indice di affollamento dei vani, e l'altro, certamente il piú importante e meritevole di attenzione a nostro avviso, riguardante soluzioni relative alla viabilità acquea della città.

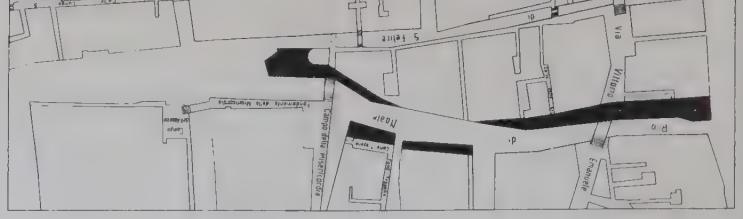
Gli interventi previsti nell'ambito della viabilità pedonale riguardano miglioramenti delle direttrici di traffico: 1) tra S. Salvador e S. Marco, 2) nella zona di S. Filippo e Giacomo, 3) tra S. Bartolomeo e S.S. Apostoli, 4) tra Rialto e la Stazione Ferroviaria lungo il percorso a sud del Canal Grande. Come si può facilmente controllare anche dai grafici, tali direttrici coincidono prevalentemente con quelle esigenze già rilevate dal Piano di Risanamento del 1891.

Nell'ambito delle nuove aree disponibili e reperibili, partendo dalle considerazioni e calcoli sulla quantità di superficie e vani necessari (111 ettari per alloggiare circa 35.000 abitanti), il Piano individua aree per nuove costruzioni nelle zone di Cannaregio (S. Giobbe) e S. Marta e la utilizzazione e creazione di « sacche » nelle zone periferiche dell'isola (sacche nord-orientali di S. Elena, sacca Fisola, sacca Serenella a Murano); negate in linea di principio dal precedente Piano del 1891.

21. *Planimetria del Centro storico di Venezia con l'indicazione degli edifici da risanare al 1935 (in nero pieno).*

22. Distribuzione delle case inabitabili nel Centro storico di Venezia (studio del prof. Raffaele Vivante, 1935).

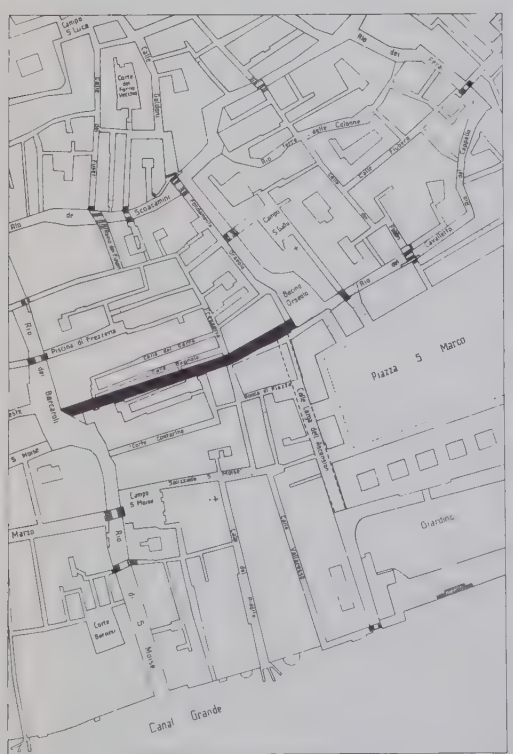
23-24-25. *Stralcio di intervento sulla viabilità acquea del Piano di Risanamento 1939: planimetria con indicata la rettifica del rio di Noale.* Sotto, *profilo verso sud-est dello stato attuale, ed* in basso *il progetto di rimodellamento degli edifici prospettanti sul rio di Noale.*



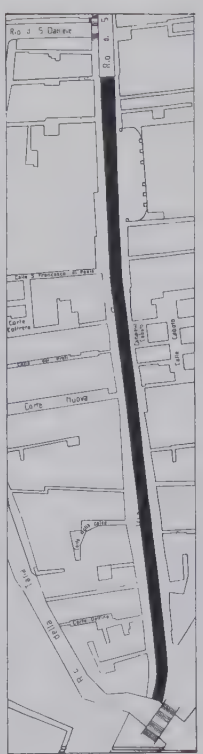
24

25

26

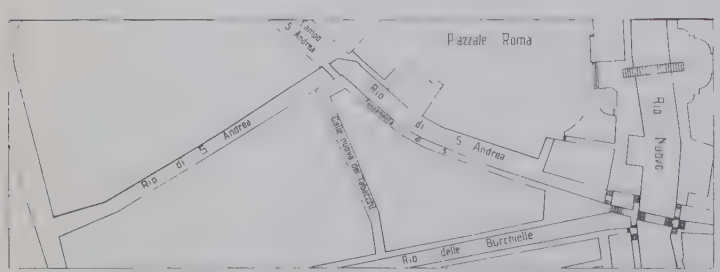


27



26-27-28. *Alcuni esempi di stralcio del Piano di Risanamento 1939 riguardanti i principali interventi sulla viabilità acquea: riapertura di canali preesistenti (indicati in nero pieno) oppure interramenti.*

28

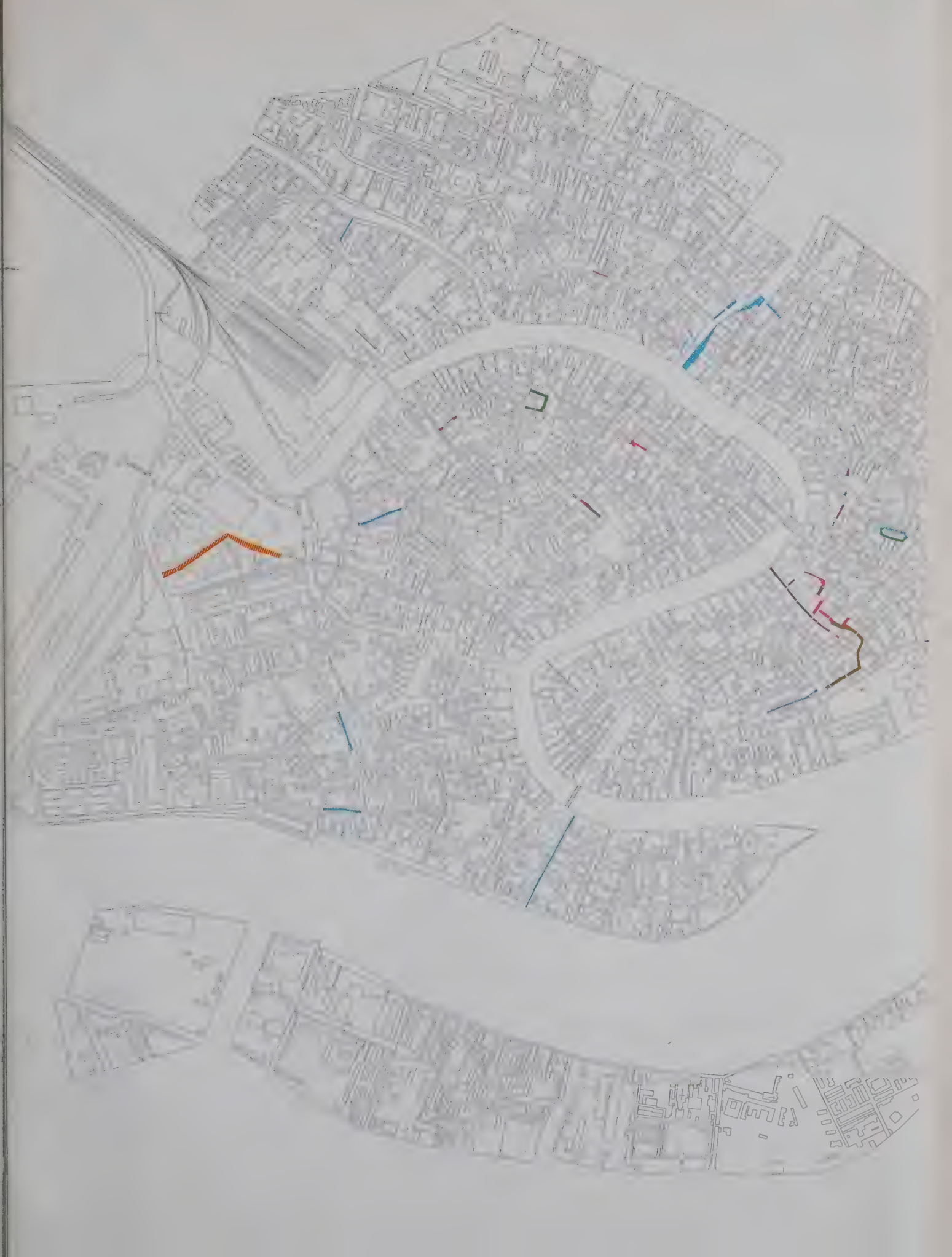


Gli interventi relativi alla viabilità e comunicazioni acquee sono coerenti con il principio, implicito nel Piano, di dare al traffico acqueo, attualmente convergente e sovraccaricato lungo la sola linea interna del Canal Grande, una serie di sbocchi centrifughi nelle quattro direttrici esterne della città; ne conseguiva, oltre ad un nuovo schema di flussi di traffico, anche una rivificazione di interessi in zone periferiche e depresse della città. Le quattro direttrici sono rappresentate da:

1) riapertura del rio Terrà di S. Agnese tra Accademia e Canale della Giudecca;
2) apertura di canali nella zona di Piazzale Roma;
3) allargamento del Rio di Noale tra Canal Grande e laguna nord;
4) riapertura del canale lungo via Garibaldi (rio S. Anna) tra bacino di S. Marco e laguna nord orientale.

Completavano gli interventi sulla viabilità acquea alcuni interramenti di canali (es. quello di S. Andrea presso Piazzale Roma, successivamente realizzato) e alcune aperture di nuovi canali per perfezionare la circolazione sia dei natanti che delle acque stesse (es. il collegamento del Bacino Orseolo con il Rio di S. Moisé).

La particolare attenzione rivolta da questo Piano alle comunicazioni acquee nell'interno della città merita un certo ripensamento; infatti è l'ultima volta, nelle vicende urbanistiche della città, che viene affrontato tale tema, ed avremo occasione di approfondire l'argomento in occasione del P.R.G. di Venezia vigente e dei problemi urbanistici ancora aperti.



Piano di Risanamento 9 marzo 1939

redatto dall'ing. E. Miozzi

- proposta di apertura di nuovi canali e riforma di esistenti
- proposta di interramento di canali esistenti
- canali esistenti attualmente interrati
- proposta di apertura di nuove strade, allargamento o riforma di esistenti
- nuove strade da realizzarsi mediante porticati
- nuove strade da realizzarsi su canali già proposti per interramento

La [illegible] comunali, quando si pensi che nel 1956 vigeva ancora un Re-

W7-CVY-260

Tav. 7

Piano di Risanamento 9 marzo 1939

Allegato al n. 52 di «Urbanistica»

La seconda guerra mondiale rendeva inutilizzabili per un lungo periodo sia il Piano Regolatore di Mestre (1937-42) sia il Piano di Risanamento di Venezia (1939); alla fine del grande e penoso intervallo veniva frettolosamente allestito un Piano di Ricostruzione (1950) che riguardava in particolare le zone piú gravemente colpite dai bombardamenti e si riassume in modesti interventi di viabilità soprattutto nella zona di Mestre presso la stazione ferroviaria.

La situazione urbanistica di Venezia, nel suo complesso, andava assumendo comunque aspetti di crescente drammaticità soprattutto per l'assenza di strumenti di regolamentazione e sotto la pesante realtà del fenomeno provocato dall'industria di Marghera e relativo anarchico ed incontrollato conurbamento di Mestre.

Gli andamenti demografici e gli spostamenti di popolazione nel primo cinquantennio del 1900 danno saggi di incremento eccezionali in Italia; gli abitanti della terraferma da 20.000 all'inizio del secolo, passano ad 80.000 circa nel 1945 e raggiungono i 130.000 nel 1958; anche il movimento interno della popolazione presenta uno spopolamento dapprima crescente e poi stazionario da Venezia verso la terraferma.

« La popolazione residente complessiva del Comune, nel 1939, assommava a 283.385 abitanti, dei quali il 60% avente sede nel Centro storico, oltre il 27% nella terraferma ed il 12,5% nell'estuario.

Venti anni dopo, mentre la popolazione era salita a circa 340.000 abitanti, tali percentuali si erano cosí modificate: in Venezia storica il 45,4%, in terraferma il 40,4%, nell'estuario il 14,2%. Secondo i risultati del X censimento della popolazione, i valori assunti da tali percentuali sono rispettivamente 39,4%, 14,3% » [10].

L'andamento di questi fenomeni è illustrato dai due grafici relativi agli sviluppi demografici quantitativi ed in percentuale assoluta della popolazione dal II al X censimento, del Comune di Venezia, suddivisi in Centro storico, estuario e terraferma.

Al fenomeno demografico faceva riscontro il proliferare inorganico, da tutte le parti, della speculazione edilizia; ben 122 lottizzazioni sparse ovunque nel territorio mestrino venivano approvate ed attuate nel dopoguerra; ad esse ben poco potevano far fronte la commissione edilizia e gli organi tecnici comunali, quando si pensi che nel 1956 vigeva ancora un Regolamento Edilizio approvato nel 1929-30 e che corrispondeva sostanzialmente ad un Regolamento del Centro storico con alcune integrazioni normative per le residenze in terraferma-frazioni.

I grossi problemi erano ancora quelli provocati dalla zona industriale di Marghera; mentre il movimento immigratorio della manovalanza industriale del territorio veneto favoriva lo spopolamento delle campagne ed il dissanguamento dei Comuni circostanti (soltanto il 50,12% degli operai di Marghera risiedevano nel 1953 nel territorio comunale, e di essi soltanto l'11,73% risiedevano in Venezia insulare), il livello di sviluppo dell'ambiente economico della terraferma veneziana rimase invece pressoché immodificato, poiché nessun provvedimento mise in crisi la crescita di Marghera come « corpo estraneo al tessuto sociale » della terraferma e come attività produttiva primaria che si sviluppa secondo i tempi e gli interessi delle *holdings* [11].

Osserva Vittorio Emiliani su « Comunità » (febbraio 1961):

« la realtà di oggi ci dice che i progetti di Volpi di Misurata si sono realizzati alla rovescia. È mancata, quasi totalmente, l'espansione di " insediamenti medi e piccolo-industriali, capaci di costituire tessuto mediatore " fra le grandi lavorazioni di materia prima e l'entroterra veneto.

Gli interessi monopolistici delle grandi *holdings*, dei gruppi industriali piú forti hanno, di fatto, " strumentalizzato " Marghera e la sua idea a fini e programmi interni, " violentando " quasi costantemente un ambiente sotto tutti gli aspetti indifeso e impreparato.

Che tutto questo avvenisse nella prima fase espansiva di Venezia-Marghera, è facilmente spiegabile con la politica instaurata dal fascismo e con il consolidamento delle strutture monopolistiche del paese.

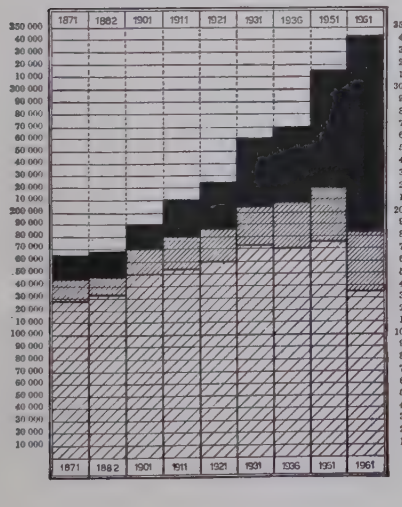
Dopo che lo Stato aveva concesso loro esenzioni di ogni sorta per Marghera, i " giganti " di Marghera ebbero logicamente via libera. Ma è la fase espansiva della zona portuale-industriale veneziana successiva al 1945 che maggiormente tocca il nostro discorso, quella che dimostra quanto poco d'accordo siano andate, fino ad oggi, democrazia legale e democrazia economica.

Esisteva, da un punto di vista generale, l'esigenza di correggere la crescita difforme dell'area industriale, tutta impostata su insediamenti di grande e grandissima mole.

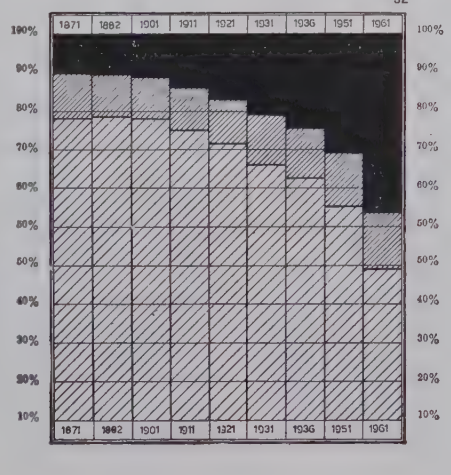
Esisteva, da un punto di vista monopolistico, l'esigenza di aumentare la capacità e il ritmo produttivo sfruttando nuove aree.

Nel 1954 si costituí un primo consorzio per l'ampliamento di Marghera, nel quale la Camera di Commercio aveva maggioranza assoluta su organi democratici, come il Comune e la Provincia. Le due istanze sopraindicate

31



32



31. *Grafico degli sviluppi demografici quantitativi della popolazione del comune di Venezia dal II al IX censimento (nero pieno, terraferma; righé fitto, estuario; righé rado, centro).*

32. *Grafico dello sviluppo demografico in percentuale assoluta della popolazione del comune di Venezia dal II al IX censimento (nero pieno, terraferma; righé fitto, estuario; righé rado, centro).*

dovevano forzatamente scontrarsi. Fu facile per il governo d'allora tergiversare prendendo spunto dai contrasti interni all'organo consortile e, piú tardi, rifiutare ogni contributo " per la gravosità dell'onere " (9 miliardi in 13 annualità). I nuovi lavori avrebbero consentito la lottizzazione di altri 700 ettari completi di infrastrutture stradali e portuali. Ma si doveva continuare e, cosí facendo, perpetuare il *copyright* dei monopoli privati su Marghera?

Secondo gli esponenti democratici veneziani (Dorigo in testa) "l'esclusiva" monopolistica avrebbe ingigantito la "mostruosità" strutturale della zona. Si trattava invece di armonizzare, nella fase di ampliamento, questa "cittadella dei giganti" con l'economia del retroterra veneziano, con le sue esigenze di nuovi posti-lavoro. Qual'era invece la prospettiva inversa?

Ad un'indagine compiuta tre anni piú tardi (1958) dal laboratorio di economia politica dell'Università di Ca' Foscari, le maggiori imprese (con occupazione superiore alle 400 unità) risposero di non prevedere per gli anni successivi "incrementi apprezzabili nell'occupazione". Anzi alcune di esse prevedevano "una lieve flessione dei propri dipendenti occupati". Tutto ciò pur tenendo conto di una possibile "estensione degli impianti". Il rapporto continua affermando: "Le medie e le piccole aziende, invece, svolgenti di regola processi meno complessi, e meno meccanizzati, sono quelle che, in senso relativo, indicano maggiore possibilità di espansione dell'occupazione".

Se questa indicazione si fosse correttamente realizzata, altre 20.000 unità operaie avrebbero trovato occupazione in una Marghera maggiormente "umanizzata". La massa salariale messa in circuito sarebbe cosí stata pressoché doppia ed avrebbe ben altrimenti inciso nella formazione di un mercato e di un centro residenziale realmente nuovi. Ma occorreva programmare tutto ciò per tempo. E il tempo che scorreva inutilmente non aiutava soluzioni di questo tipo. Piú mesi passavano invano, piú urgenti si facevano le richieste dei gruppi industriali per interventi parziali, per migliorie settorali, per ampliamenti modesti, interamente a carico del pubblico erario.

... Fu a questo punto (1957) che Wladimiro Dorigo, assessore all'urbanistica nella giunta "Venezia", dopo essersi vista rifiutare la creazione di un nuovo concorso tra comune e provincia, inserí la realtà di Marghera nell'elaborazione del piano regolatore comunale. ..." Evidente e fondamentale si riconobbe la necessità che il nuovo piano regolatore generale di Venezia non prevedesse tanto il materiale raddoppio delle aree industriali e delle banchine di porto Marghera, come il progetto del genio civile si limitava a fare, quanto ampliasse la diretta attività di volano in mano alle amministrazioni pubbliche, in modo che le aree ottenute dagli scavi e dalle colmate progettati, fossero concesse, con l'ausilio, se necessario, di provvidenze creditizie e di facilitazioni fiscali, non soltanto a quelle nuove industrie fondamentali che, insieme con le esistenti, debbono pur costituire il nerbo di una grande città industriale, ma anche, e soprattutto, a piccole e medie iniziative, oggi certamente piú possibili di ieri, che consentono una maggiore armonia produttiva, piú propulsivo impiego di capitali, maggiore occupazione operaia".

Un nuovo tentativo di consorzio fra amministrazioni pubbliche, provveditorato del porto e camera di commercio fallí (provvisoriamente) per la pretesa degli ultimi due enti di avere la maggioranza assoluta nel nuovo organismo.

Si trattava, ancora una volta, di non scegliere una pianificazione democratica dell'area di sviluppo. E non venne scelta. L'accordo per un consorzio cosí strutturato, rifiutato dalla giunta "difficile", venne poi ratificato dal commissario prefettizio.

La stessa impostazione "al rallentatore" subiva intanto il progetto di legge Gagliardi per il riconoscimento giuridico del consorzio e per una generale disciplina giuridica dell'ampliamento. Nel frattempo la Edison oltrepassava il canale divisorio e acquistava 3 milioni di metri quadrati (i migliori) della nuova area di sviluppo, installandovi due complessi per la produzione di fertilizzanti. Gioco fatto? Sí, poiché il progetto di legge definisce "non espropriabili" quei terreni che, al momento della propria entrata in vigore, risultino già acquistati. Cosa rimane allora? La terza parte dei lotti, riservata all'azienda di stato (se vorrà impegnarsi piú efficacemente), e al nuovo consorzio, la consolazione di impiegare denaro pubblico (2 miliardi di solo contributo statale) per approntare infrastrutture assai utili alla buona crescita della Edison o della Montecatini ».

Il Concorso nazionale d'idee del 1957

La pesante situazione urbanistica del Comune di Venezia aveva urgenza e necessità di un piano organico che, quanto meno, ponesse soluzioni per disciplinarne l'assetto e lo sviluppo futuro; con Decreto Interministeriale n. 391 dell'11-5-1954 in forza della Legge Urbanistica n. 1150 del 17-8-1942 il Comune era tenuto all'adozione di un Piano Regolatore Generale, non solo, ma anche la successiva « Legge speciale per Venezia 31 marzo 1956 n. 294 » (Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico ed interesse turistico), prescriveva l'adozione del P.R.G. entro il 28 aprile 1958.

La formazione politico-amministrativa del Comune di Venezia presenta, dopo le elezioni del '56, un fatto singolare e nuovo in Italia: una giunta composta da democristiani e socialdemocratici con l'appoggio esterno dei socialisti. Appariva cosí la figura di Wladimiro Dorigo, della sinistra democristiana, che, incaricato dell'Assessorato all'Urbanistica, si dimostra subito uno dei piú vivaci ed attivi propugnatori del nuovo P.R.G.

Il 26-3-1956 veniva nominato un Comitato redazionale del Piano Regolatore (successivamente integrato da altri tecnici) ove figurano i nomi di Luigi Piccinato e Giuseppe Samonà assieme ad altri docenti universitari, architetti, ingegneri, all'Assessore all'Urbanistica, ed altri membri interni.

I lavori del nuovo Piano Regolatore iniziavano con la integrazione di due Sottocommissioni, di cui una per gli studi del Centro storico e l'altra per il nuovo Regolamento Edilizio che erano coordinate al Comitato redazionale. Veniva tra l'altro a breve distanza, bandito un « *Concorso nazionale d'idee per l'impostazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia* » (9-6-1956).

Alla data della scadenza del 15-11-1957 erano stati presentati tredici progetti di cui cinque venivano premiati dalla Commissione nominata allo scopo.

Il progetto primo classificato (ing. Giorgio Amati, dr. Mario Bernardo economista, arch. Valeriano Pastor, arch. Antonio Pastorini, arch. Eugenio Salvarani, Vittorio Clauser, Francesco Tentori, studenti arch.) si impostava concettualmente sulla scelta delle preminenti funzioni portuali commerciali di Venezia; su tale scorta venivano operativamente individuati quattro interventi propulsivi, interdipendenti e strettamente connessi fra di loro:

1) il sistema viario in funzione del traffico portuale;
2) il riordinamento dei servizi portuali e la nuova stazione;
3) il nuovo centro residenziale e commerciale di S. Giuliano;
4) il « consorzio » per il risanamento della città di Venezia.

Dopo una premessa tendente a dimostrare la necessità di una impostazione storicistica allo studio delle strutture di Venezia, ed una visione dei problemi a scala territoriale piú vasta (autostrade, idrovie, ferrovie), nel primo settore di interventi propulsivi veniva previsto un collegamento autostradale tra l'autostrada per Padova e quella per Trieste che passando molto discosto ad ovest delle « frange » residenziali di Mestre presentava due caselli in località Villabona, per svincolare il traffico verso Marghera, ed uno piú a est, in località Sabbionera, per il collegamento con il nuovo aeroporto di Tessera; da questo sistema a livello intercomunale si staccavano diramazioni di collegamento veloce con Venezia-Marghera e il settore del Terraglio e della S.S. « Castellana ».

Un grosso intervento nei collegamenti ferroviari era previsto in funzione del porto industriale di Marghera, con la creazione di una nuova stazione ferroviaria alla « Rana », il relativo parco ferroviario e una nuova derivazione di binari.

Particolare attenzione veniva data al tema della viabilità e comunicazione acquea, con la individuazione di un sistema di canali « a pettine » tra S. Giuliano e Venezia per mezzi acquei veloci, con l'allargamento del rio di Noale (vedi Piano di Risanamento del 1939), con l'utilizzazione del canale dell'Arsenale e con altri interventi per il miglioramento e regolarizzazione del traffico dei natanti all'interno della città storica.

Completava la serie di proposte sulle comunicazioni un sistema di collegamenti, previsti con eliporti, tra l'aereoporto di Tessera, l'aereoporto di S. Nicolò del Lido, il Forte di S. Giuliano, il Piazzale Roma, S. Elena, Torcello, Pellestrina e Punta Sabbioni.

Il secondo intervento propulsivo consisteva in un riordino, fatto attraverso graduali spostamenti ed integrazioni, nella zona portuale di Venezia al fine di renderla piú efficiente, liberandola fra l'altro di infrastrutture che, ancora attualmente, ne intralciano la organizzazione razionale. Si proponeva il trasferimento a Marghera del punto franco, lo spostamento dello scalo merci FF.SS. e della Manifattura Tabacchi, il trasferimento nel « terzo molo » degli impianti dell'acquedotto e del gas, la creazione sul Molo di Levante della nuova stazione marittima passeggeri, e dello scalo merci per auto trasportatori al molo del Tronchetto, la valorizzazione della riva Scomenzera con edifici amministrativi, il Palazzo della Regione, sedi sociali e culturali. Si individuava cosí in prossimità di Piazzale Roma fino al margine del canale della Giudecca una ristrutturazione edilizia ad alto livello di contenuti, completamente avulsa dal traffico automobilistico.

Il terzo intervento relativo al centro residenziale di S. Giuliano riassume in sé tutta la politica di « zonizzazione » (se vogliamo usare un termine tradizionale anche se non esatto in questo caso) del progetto; dei 100 mila abitanti previsti ad incremento della popolazione, 40 mila venivano assorbiti dagli insediamenti alla Sacca Fisola e Sacca Serenella, alla Giudecca e S. Marta (per il centro insulare) e dal Villaggio S. Marco e margini del centro mestrino per la terraferma, mentre 60 mila abitanti trovavano la loro localizzazione appunto nel quartiere di S. Giuliano che protendendosi lungo i margini della Laguna sino quasi alle barene di Tessera, riprendeva, convalidandoli, principî insiti nel Piano di Mestre del 1937-42.

Lo sviluppo di questo settore è strettamente connesso, nel progetto, con il quarto intervento previsto nella attività del Consorzio per il risanamento di Venezia; proprio a S. Giuliano si realizzerebbe quello scambio di forze tra terraferma e città insulare che non mancherebbe di vincolare piú strettamente, sulla base di comuni interessi, i due centri. Se, da una parte, il « plus valore » ricavabile dall'urbanizzazione di San Giuliano venisse avviato verso Venezia-centro, dall'altra tutti gli enti economici operanti a Venezia dovrebbero partecipare allo sviluppo della città in terraferma: a S. Giuliano quindi gli enti consorziali avrebbero la possibilità di riservarsi vaste aree.

Quest'ultimo punto indicava sostanzialmente un preciso strumento politico-amministrativo di realizzazione del Piano, e si collegava tra l'altro ad una programmazione ed attuazione della, allora recentissima, legge speciale per Venezia.

Il Consorzio doveva essere formato dal Comune, dalla Provincia, dagli Enti Pubblici con finalità economiche, dall'Istituto Federale delle Casse di Risparmio ecc., e aperto anche – con le dovute garanzie – alla proprietà immobiliare privata.

Scopi del nuovo organismo sarebbero: lo studio dei piani particolareggiati di risanamento, il reperimento di aree fabbricabili e di immobili per esercitare una funzione calmieratrice sui fitti e sulle compravendite, l'attuazione di trasformazioni intese a valorizzare le superfici edificabili, gli edifici pubblici e privati; l'erogazione di fondi per agevolare i trasferimenti della popolazione dal centro alla terraferma e viceversa; l'effettuazione di operazioni finanziarie, mediante l'emissione di obbligazioni, attribuendo magari dei premi in appartamenti; la concessione di particolari facilitazioni ai proprietari per incoraggiare il risanamento edilizio.

Il problema del risanamento verrebbe affrontato mediante una dinamica di traslochi – provvisori o definitivi – che tengano conto delle esigenze dei singoli, ridistribuendo la popolazione a seconda delle zone di lavoro, e che permettano il progressivo restauro della edilizia cittadina. Dal punto di vista finanziario, si propone di ottenere dal Demanio l'intera zona di S. Giuliano, di effettuarvi una radicale opera di bonifica, e di rivendere infine le aree cosí valorizzate. Gli oneri iniziali non sopportabili dal Comune potrebbero essere affrontati dal Consorzio mediante l'emissione di obbligazioni e l'accensione di mutui, usufruendo dei contributi di legge.

Il progetto secondo classificato (arch. Giovanni Astengo, arch. Mario Coppa, arch. Egle Trincanato) si pone in risalto per il notevole contributo di metodologia scientifica che precede le proposte di Piano e che viene presentato (con esempi e campionature) come base indispensabile delle scelte urbanistiche. Nelle premesse veniva evidenziato il processo di riconversione e di adattamento, subìto da Venezia, col capovolgimento del suo « fronte a mare » in un « fronte a terra », creandosi una nuova economia; di qui lo squilibrio fra la città antica e le nuove attrezzature industriali.

Si sottolineava lo scarso grado di industrializzazione esistente nel territorio provinciale e di qui la necessità di un piano esteso all'*hinterland* geografico sociale.

I progettisti fra l'altro, nelle premesse e nelle constatazioni sull'urbanistica mestrina, ponevano delle ampie riserve critiche sull'impostazione del precedente Piano di Mestre del 1937-1942.

La voluminosa relazione del progetto Astengo era corredata da una sequenza di tavole illustrative-analitiche ai vari livelli. Esse costituiscono tutt'oggi un documentazione sistematica dello stato di fatto veneziano; in quegli studi preparatori si travasava, tra l'altro, già in quegli anni, il primo contributo di esperienze e ricerche pluriennali svoltesi presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia.

Fra le varie analisi territoriali e campionature si trovavano per il Centro storico:

- Campionature di indagini socio-economiche
- Campionature di censimento dei vani affollati e vani inabitabili
- Rilevamento delle attività commerciali, alberghi, banche, edifici pubblici, attrezzature, ecc.
- Rilevamento delle aree a vincolo e destinazione speciale
- Analisi delle aree impegnate da programmi ed aree liberabili; in questo ambito venivano individuati, nel Centro storico, ben 7.952.100 mq. di superficie usufruibile (rappresentati dagli edifici Stucky, Junghans, Cantieri Navali alla Giudecca, il Cotonificio, le Officine del Gas, la Manifattura Tabacchi, il punto franco, l'Arsenale, la Certosa, la Scuola Sottufficiali di S. Elena, le Caserme Cornoldi e S. Chiara, le Caserme della Finanza, gli Istituti di Pena, ecc.)
- Campionature delle condizioni statiche e delle caratteristiche ambientali, scala 1 : 200
- Esempi di restauro conservativo scala 1 : 200

Per il territorio in generale e per Mestre:

- Struttura della popolazione nel territorio (piramidi delle età)
- Censimenti della popolazione nel territorio
- Distribuzione della popolazione nel territorio
- Incrementi e decrementi della popolazione accentrata e sparsa, nell'arco di 50 anni
- Analisi degli addetti alle attività industriali
- Ripartizione sul territorio della popolazione attiva
- Analisi sulle coltivazioni
- Sezioni di traffico sulle strade statali e provinciali
- Analisi sulla situazione scolastica, ecc.

I capisaldi della « Politica di Piano Regolatore » del progetto Astengo, intesi come provvedimenti pubblici e interventi coordinati che partendo dal centro della città si diffondano all'intorno sull'intero territorio, donde torneranno fatalmente a riflettersi sulla città, possono sintetizzarsi in 5 punti: risanamento e restauro integrale degli edifici storici, monumentali ed ambientali della Venezia insulare; sviluppo e creazione su tutto

il territorio di attività terziarie produttive (artigianato, trasporti, commerci, servizi vari, ecc.); creazione di due moderni centri direzionali, uno culturale ed uno di affari, nella Venezia insulare; strutturazione generale del territorio mestrino entro le maglie di un impianto stradale che risolva i problemi di circolazione; sviluppo contemporaneo delle attività industriali e agricole su tutto il territorio provinciale in modo coordinato e adeguato alla dinamica demografica. Tali 5 punti dovrebbero essere realizzati sulle seguenti basi:

– istituzione di un centro di rilevamento e studio dei caratteri urbanistici di Venezia;
– effettivo coordinamento degli interventi pubblici e privati;
– controllo dell'uso dei terreni;
– disponibilità di mezzi per investimenti privati.

Nell'ambito delle operazioni di risanamento del Centro storico, esse dovrebbero essere svolte da Consorzi di proprietari, sotto il controllo comunale, oppure direttamente dal Comune. Per quanto riguarda la parte finanziaria, Venezia dovrebbe poter usufruire delle provvidenze previste dalla legge in favore della edilizia sovvenzionata.

Fra le proposte d'intervento che caratterizzano maggiormente il progetto Astengo (alcune delle quali si differenziano da quelle di altri gruppi), sono da rilevare:

– la negazione sull'opportunità di costruire il « terzo molo », del Tronchetto;
– l'individuazione di due poli a carattere direzionale nella città storica: l'uno rappresentato dall'utilizzazione dell'Arsenale come centro culturale, impianti sportivi ed altre attrezzature connesse, l'altro sempre localizzato nelle aree liberabili delle carceri ed impianti del gas presso Piazzale Roma, con una stazione marittima sul Molo di Levante, ed un quartiere residenziale sul Canale della Giudecca (attuale punto franco); con questa soluzione la struttura del centro direzionale nel settore ovest della città assumeva dimensioni piú modeste e non era percorso da strade automobilistiche;
– la testa automobilistica di Piazzale Roma veniva risolta ancora con un sistema d'arrivo a due livelli e con la proposta di realizzare un secondo garage nelle vicinanze dell'ex Forte di Marghera collegato a Venezia con mezzi di trasporto veloci;
– la attribuzione di « zona a parco » all'isola della Certosa;
– la negazione della direzione di espansione residenziale lungo le barene di S. Giuliano (piano dell'ing. Rosso 1937-42 e proposta gruppo 1° classificato) trovava come riscontro una razionalizzazione della « zonizzazione » amorfa di Mestre, organizzata in nuclei aventi ciascuno un centro;
– la previsione del congiungimento tra le autostrade per Padova e per Trieste, spostata ad ovest del centro mestrino e con quattro grandi nodi per l'imbocco della « Romea » e della S.S. n. 11, della « Castellana », del Terraglio, della « Miranese »;
– l'individuazione di un tracciato stradale di scorrimento sul lato est dell'abitato di Mestre, tradotto nel P.R.G. vigente.

Il progetto terzo classificato (arch. Daniele Calabi, arch. Pier Maria Gaffarini, prof. Luigi Caiani sociologo, prof. Bruno Paccagnella igienista) presenta due aspetti particolarmente interessanti: l'uno riguardante gli studi e proposte sull'organizzazione assistenziale sanitaria e l'altro che propone un assetto delle comunicazioni e relazioni tra città insulare ed i margini della Laguna, ponendosi come base il concetto di Venezia come « punto di arrivo » e non di transito; quest'ultimo si inquadra in una serie di proposte che prendono in considerazione delle arterie e delle comunicazioni acquee.

Venezia ha un suo specifico carattere di « insularità » anche nel settore economico produttivo: a tale limitatezza fa riscontro una illimitata e non dimensionabile zona di influenza turistico-culturale, che costituisce l'aspetto piú tipico della città lagunare. Da ciò l'opportunità che il suo patrimonio storico e artistico venga tenuto nella debita considerazione, rappresentando un potenziale economico di primissimo ordine.

Secondo i progettisti, il nucleo storico va ridimensionato attraverso l'allontanamento degli elementi non direttamente attinenti alle attività turistiche, culturali, educative e direzionali.

Le considerazioni sulla zona industriale di Marghera portano alla esclusione di un terzo futuro sviluppo ulteriore della zona, sia in rapporto alle conseguenze degli inquinamenti dell'aria e dell'acqua, sia per evitare lo squilibrio derivante da un eccessivo incremento del settore industriale rispetto agli altri.

Fissate per Mestre le due direttrici di espansione verso Treviso e verso S. Donà di Piave, il progetto Calabi, come accennavamo, si ripropone una rete di linee organizzate senza sovraccaricare la testa di ponte del Piazzale Roma, ma facenti capo invece – con servizi di motoscafi veloci – a Campalto, al Porto Industriale di Marghera, al Lido e alla Certosa, che verrebbe collegata, attraverso le Vignole e S. Erasmo, direttamente a Punta Sabbioni con una nuova strada.

Nell'ambito piú dettagliato della viabilità acquea veniva proposta: l'apertura del Rio dell'Arsenale, e di un nuovo canale tra il Rio Nuovo (Piazzale Roma) e la Giudecca. Si realizzava cosí un sistema di « circolari » acquee veloci ed una discriminazione nel traffico tra i mezzi a motore e quelli a remi.

Il progetto quarto classificato (arch. Ludovico Quaroni, prof. avv. Feliciano Benvenuti, ing. Adolfo De Carlo, arch. Luciano Giovannini) si imposta sulla concentrazione nel Centro storico delle funzioni direzionali anche in campo economico; Venezia viene vista, ancor oggi, non solo come città insulare, ma anche e soprattutto come città-capitale.

Elemento di notevole importanza per i progettisti è il fatto che l'attività economica e commerciale di Venezia non ha seguito la medesima evoluzione dell'attività economica portuale ed industriale; anzi, negli ultimi anni, si è assistito al trasferimento fuori Venezia delle sedi regionali di molte aziende.

Per contro la città resta ancora un centro direzionale nel settore pubblico, e sempre piú dovrà divenirlo quando sia istituita la Regione Veneta. Una politica di potenziamento delle attività e sedi culturali nell'isola poteva affiancarsi a questo processo di evoluzione dei contenuti direzionali della città insulare. Anche il progetto Quaroni propone la possibile realizzazione di una testa di ponte a S. Erasmo e la Certosa e dei collegamenti subacquei con Lido-S. Nicolò e con l'isola della Giudecca alla quale viene data, con un consistente ampliamento sul versante sud, funzione residenziale e direzionale.

Nell'ambito delle comunicazioni veniva fra l'altro suggerita l'adozione di natanti piú piccoli degli attuali ma presenti con maggiore frequenza.

Infine il progetto classificato al quinto posto (arch. Lavinio Bellemo, arch. Giulio Beraldo, arch. Piero Bruscagnin, arch. Carlo Cristofoli, ing. Francesco Gusso, ing. Alberto Magrini, arch. Enrico Venturini, arch. Andrea Vianello) si può sintetizzare nelle seguenti principali proposte d'intervento:

– costruzione di una nuova arteria di scorrimento autostradale che, collegandosi al ponte translagunare presso Cannaregio, proseguirebbe lungo il lato nord della città insulare sino alla Certosa, S. Erasmo, congiungendosi alla via Fausta-Cavallino;
– insediamenti alla Certosa e S. Erasmo di attività sportive, ospedaliere, di cantieri navali, di aree industriali e residenziali;
– sviluppo residenziale di Mestre sulla direttrice del Terraglio e del Quartiere di S. Giuliano;
– prolungamenti dei percorsi automobilistici di Piazzale Roma sino ai margini del canale della Giudecca.

Tav. 8

Concorso nazionale di idee per l'impostazione del P.R.G. del Comune di Venezia, 1957

W7-CVY-260

W7-CVY-260

Tav. 8

Concorso nazionale di idee per l'impostazione del P.R.G. del Comune

legenda di base

- viabilità principale in progetto
- zone residenziali
- zone industriali
- attrezzature
- zone agricole

legenda specifica

1° progetto

- strade attrezzate
- viabilità in progetto
- anello stradale industriale in progetto
- zone di saturazione urbana
- zone di saturazione periferica
- zone di possibile urbanizzazione
- centro direzionale
- attrezzature
- zone industriali esistenti
- punto franco

- zone industriali di futuro svil
- impianti sportivi
- zone agricole
- zone agricole da riorganizzare
- 1 stazione marittima
- 2 eliporto
- 3 aeroporto
- 4 garage

2° progetto

- viabilità principale in progetto
- nuove zone residenziali o di c
- nuove zone residenziali intens
- centro direzionale
- attrezzature
- zone miste residenza-artigianat
- zone industriali esistenti
- zone industriali in progetto
- zone verdi
- verde agricolo

III *progettisti:* architetti D. Calabi, P. M. Gaffarini, proff. L. Caiani, B. Paccagnella

li Venezia, 1957

ippo

ompletamento

ve

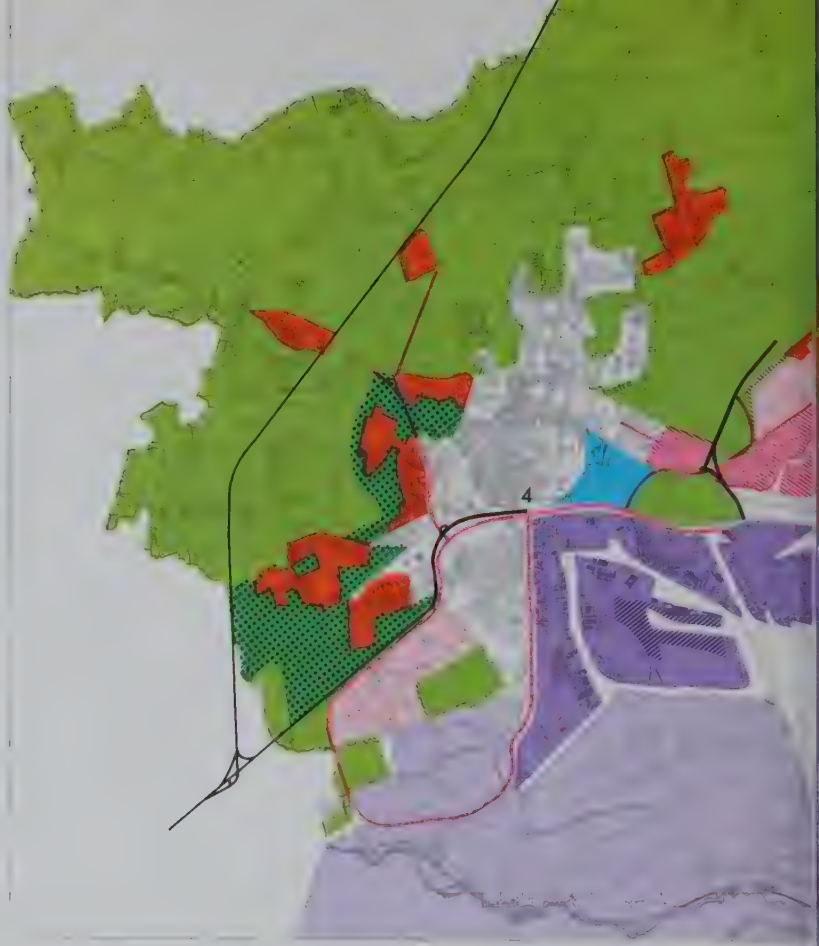
›

4° progetto

- viabilità principale
- zone residenziali
- zone direzionali
- zone miste residenza-industria
- zone industriali
- zone culturali
- zone annonarie
- attrezzature
- zone verdi
- verde agricolo

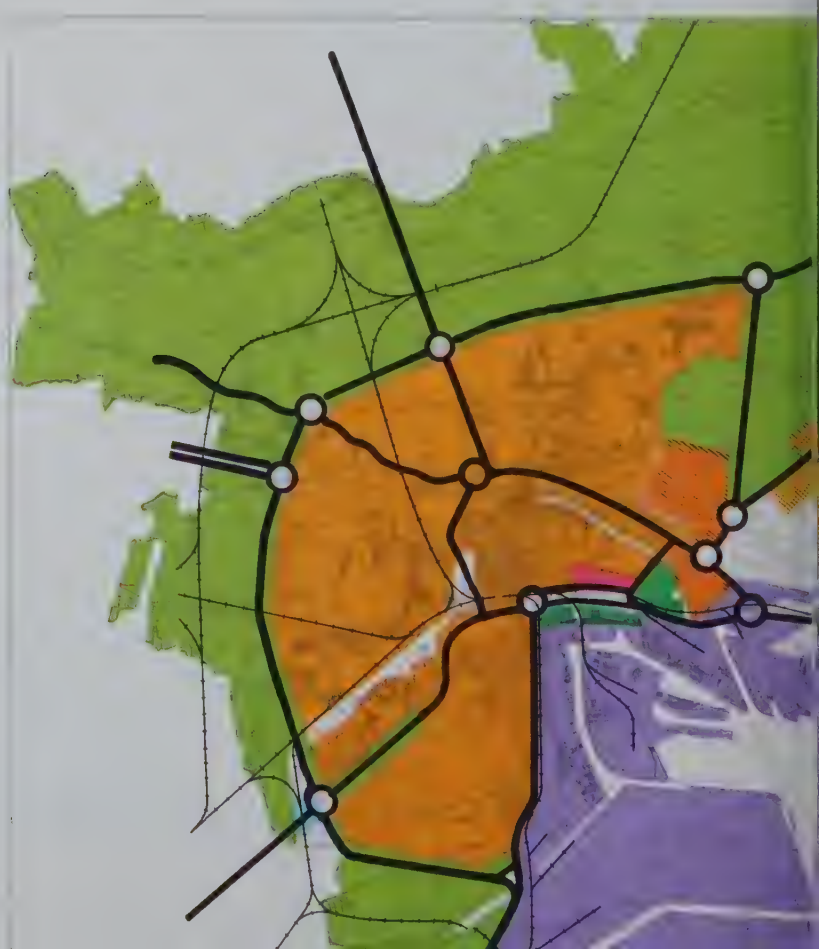
5° progetto

1. nuovo quartiere coordinato
2. ospedale civile
3. zona sportiva
4. canale d'accesso al porto industriale



I *progettisti:* ing. G. Amati, dr. M. Bernardo, architetti V. Pastor, A. Pastorini, E. Salv

IV *progettisti:* architetti L. Quaroni, L. Giovannini, avv. F. Benvenuti, ing. A. De Carlo



studenti di architettura V. Clauser, F. Tentori

II *progettisti:* architetti G. Astengo, M. Coppa, E. Trincanato

V *progettisti:* architetti L. Bellemo, G. Beraldo, P. Bruscagnin, C. Cris

tofoli, E. Venturini, A. Vianello, ingg. F. Gusso, A. Magrini

Il P.R.G. del 1959

A questo punto delle vicende urbanistiche di Venezia, forse varrebbe la pena di porre attenzione sul modo con cui il con-

e) non si è tenuto conto delle ragioni segnalate dal progetto Astengo, da quello Calabi ed in parte da quello Quaroni, sulla negazione o limitazione degli insediamenti residenziali a S. Giuliano;

W7-CVY-260

3
2

Il P.R.G. del 1959

A questo punto delle vicende urbanistiche di Venezia, forse varrebbe la pena di porre attenzione sul modo con cui il contributo d'idee e di metodologie suggerite dai cinque progetti vincitori del Concorso, si travasava o forse si « travisava » nella immediata e successiva stesura del P.R.G. di Venezia. La Relazione allegata al P.R.G. di Venezia che verrà adottato, come vedremo tra breve, nel marzo 1959 (circa due anni dopo l'esito del Concorso), porta a questo proposito la seguente dichiarazione:

« In quel panorama di giudizi e di valutazioni largamente positivo per i cinque elaborati premiati, il Comitato redazionale poteva scoprire implicito un ordine di scelte ed in sostanza il disegno di un piano.
Su tale criterio di giudizi il Comitato redazionale non ebbe difficoltà di misurarsi positivamente, trovandolo quasi completamente condividibile, senza che ciò dovesse significare una soluzione del suo lavoro in una silloge piú o meno organica dei materiali prodotti dal Concorso da proporre al Consiglio Comunale come P.R.G. di Venezia.
È doveroso infatti avvertire che sulla maggior parte di quegli indirizzi il Comitato redazionale era già autonomamente convenuto pur senza scendere a determinazioni precise; sicché la coincidenza sostanziale fra le maggiori affermazioni degli elaborati del Concorso e gli indirizzi già assunti dal Comitato redazionale del Piano, ha dato la netta misura dell'ampiezza di condividibilità dei giudizi che, sulla qualità e sulle forme delle soluzioni pianificatrici proposte, era stata raggiunta » [12].

La realtà dei fatti invece, come avremo occasione di rilevare nella descrizione del P.R.G. di Venezia e nella conclusione di questo scritto, ci dimostra che nell'elaborazione del Piano venivano strumentalizzate e potenziate idee e proposte dei vari progetti, « prelevandole » come fatti singoli dal contesto dei 5 Piani, ciascuno dei quali aveva ovviamente un suo organico e conseguente rigore di impostazione tecnica e culturale; non solo, ma attraverso questo sistema, del resto purtroppo usuale conseguenza di molti concorsi italiani, venivano anche ignorate o dimenticate alcune indicazioni di indubbio interesse e valore scientifico e che comunque contrastavano con quanto il P.R.G. successivamente andava proponendo.
Ad esempio, in questo ordine di considerazioni, e come premessa all'esame del P.R.G., potremmo rilevare che:

a) non si è tenuto conto che l'allacciamento autostradale Cavallino-Certosa era stato negato dai progetti 1° e 2° classificati (i cui concetti informatori sembra il Comitato volesse tenere in grande considerazione); tale allacciamento previsto nel P.R.G. del 1959 doveva essere stralciato con voto negativo dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel marzo 1961;

b) non si è tenuto conto, a proposito del Centro direzionale presso Piazzale Roma in Venezia insulare, che, sia nel progetto Amati come in quello Astengo, questo intervento era previsto di dimensioni limitate; nel primo progetto, per il forte accento dato al porto commerciale, nel secondo progetto per la previsione di un secondo centro direzionale-culturale all'Arsenale e di un complesso a garage presso S. Giuliano, per cui anche l'isola del Tronchetto perdeva di necessità realizzativa;

c) non si è sentita la opportunità di limitare l'invasione dell'automobile nel Centro storico, portandolo sino alle « fondamenta » del canale della Giudecca, quando questo, con progetti di dettaglio, era stato evitato dai progetti 1°, 2°, 3° e solo indicato dal 5° classificato.
(Sia per le dimensioni di cui al punto *b*) che per la viabilità del Centro direzionale venivano fatte eccezioni nello stesso voto del Consiglio Superiore dei LL.PP.;

d) non si è rilevata l'opportunità, individuata da tutti i progetti vincitori, di tenere molto discosta ad ovest dal centro mestrino la strada di collegamento delle autostrade per Padova e per Trieste;

e) non si è tenuto conto delle ragioni segnalate dal progetto Astengo, da quello Calabi ed in parte da quello Quaroni, sulla negazione o limitazione degli insediamenti residenziali a S. Giuliano;

f) non si è stati sufficientemente sensibili alle istanze sollevate da tutti i gruppi vincitori (escluso il 5° classificato) relative alla necessità di individuare un miglioramento, potenziamento e perfezionamento delle vie e delle comunicazioni acquee; le aperture di canali proposte dal 1° e 2° gruppo vincitore, i mezzi acquei suggeriti dal 4° gruppo ed infine il sistema di circolari veloci, la apertura di un canale tra Piazzale Roma e la Giudecca, la discriminazione tra canali percorsi da mezzi a motore e da mezzi a remi, proposte dal gruppo Calabi, sul cui progetto invece si è puntato per appoggiare la sola proposta strada Cavallino-Certosa;

g) infine, non aveva eco nel P.R.G. la proposta del gruppo 1° classificato relativa al Consorzio per il Risanamento di Venezia, i cui pregi culturali ed operativi sboccavano in precise funzioni di calmieratore della speculazione privata ed in un notevole strumento di forza economica per l'attuazione del P.R.G.
A prescindere da tali considerazioni, e mi si perdoni l'inserto, il Comitato redazionale del Piano Regolatore rafforzato da tecnici e con la collaborazione del Centro Studi Economici di Ca' Foscari, dell'Unione delle Camere di Commercio delle Venezie, e dopo varie « conferenze di servizio », giungeva nell'aprile del 1958 all'elaborazione di una bozza d'impostazione del P.R.G. Questa veniva portata in Consiglio Comunale il quale, dopo varie sedute e discussioni, il 16 aprile 1958 votava unanimemente (ad esclusione dei missini) un ordine del giorno, che qui riportiamo di seguito e che sostanzialmente approvava lo schema generale del Piano.

Gli orientamenti del Consiglio Comunale

« Il Consiglio Comunale di Venezia, sentita e discussa la relazione di orientamento al Consiglio Comunale, presentata dal Comitato redazionale del PRG e dalle Commissioni ad esso coordinate;
Ringrazia il Comitato e le Commissioni del lavoro fin qui svolto, che, dalle relazioni presentate, risulta particolarmente approfondito e significativamente e responsabilmente orientato alla conservazione, vivificazione, espansione della Città di Venezia; riconosce:

1. che nello schema generale presentato, si intende soprattutto e prima di tutto addivenire alla attuazione di misure tecniche, amministrative, legislative in funzione della conservazione ferma ed intelligente del patrimonio monumentale ed ambientale del centro storico insulare e dei minori centri storici dell'estuario, individuando in tale scelta la ragione ultima e vera di ogni pianificazione urbanistica di Venezia;

2. che, omogeneamente con i criteri espressi dalla Commissione per un programma di risanamento del centro storico insulare, tale conservazione dovrà esplicarsi attraverso l'attuazione di un piano particolareggiato, nel quale gli interventi risanatori siano cautamente dislocati nelle zone piú bisognose per ragioni di igiene e di statica edilizia, di viabilità acquea e pedonale, e che non presentino particolari problemi di conservazione dell'antico tessuto urbano, in modo che ciascuno di essi costituisca elemento di impulso all'autonomo risanamento statico, igienico, economico, figurativo, sociale del circostante connettivo urbanistico della città antica e, coniugandosi con le norme del nuovo unitario regolamento igienico-edilizio e con le particolari prescrizioni che articolatamente, zona per zona, il PRG dovrà prevedere, porti alla pratica formulazione e impostazione di quella specialissima disciplina urbanistica che da decenni viene richiesta;

3. che, in funzione della vivificazione del centro insulare, la bozza di PRG opportunamente prevede una serie di grandi interventi, destinati alla espansione piú organica dell'insediamento residenziale comunale, alla installazione di attrezzature moderne per le grandi comunicazioni aeree, terrestri e marittime; alla creazione di zone specializzate di direzione, di lavoro, di servizio, di svago, determinanti una coordinata ed equilibrata espansione economica di tutta la città e la valorizzazione di zone oggi economicamente e socialmente depresse;

4. che a tali finalità rispondono la tessitura di massima della grande

viabilità della terraferma, particolarmente attraverso il progettato asse attrezzato, convogliante all'esterno del nucleo urbano il traffico veloce interregionale, addotto dalle autostrade e dalle strade nazionali in esercizio, in costruzione o in progettazione, e coordinato ai nuovi grandi interventi urbanistici, relativi al raddoppio della zona industriale di Porto Marghera, alla creazione di zone destinate parzialmente o esclusivamente alla piccola e media industria, non molesta e non nociva, ai nuovi servizi comunali annonari, sanitari e sportivi, all'Aereoporto internazionale di Barene di Tessera, che sarà integrato dall'ampliamento dell'Aereoporto Nicelli del Lido con funzioni turistiche;

5. che nel quadro di tale rete di comunicazioni appare razionalmente indicata la direzionalità impressa allo sviluppo residenziale dei nuclei urbani della terraferma, che orienta l'espansione edilizia finora indisciplinata, contradditoria, « a macchia d'olio », di Mestre, Carpenedo, Favaro, Gazzera, Chirignago, Marghera, Bissuola, verso il margine lagunare, consentendo una logica disciplina alla indiscriminata speculazione sulle aree fabbricabili, una previdente economia di impianto e di gestione di tutti i nuovi servizi pubblici urbani, una piú organica osmosi economica e civile fra la città antica e i nuovi quartieri della terraferma, che troveranno la loro prima espressione pilota nel quartiere coordinato di S. Giuliano;

6. che risponde alle necessità di conservazione rigorosa del volto monumentale ed ambientale della città e dell'estuario, e che risulta omogeneo con la piú logica dislocazione della spinta produttiva della città in terraferma, la meditata esclusione delle grandi strade lagunari da varie parti proposte, in quanto pericolose per la struttura della città e dei centri lagunari e incapaci di recare un utile adeguato all'onere finanziario richiesto;

7. che, corrispondendo la creazione di un centro direzionale a S. Basilio, presso il Porto commerciale e le stazioni di arrivo ferroviarie, automobilistiche e marittime, alla necessità di conservazione alla città storica di un ruolo conforme alle ragioni della sua storia e della sua stessa struttura economica e civile, tale intervento debba essere studiato in ogni dettaglio esecutivo di carattere tecnico, organizzativo e finanziario, non disgiuntamente dal problema della sistemazione urbanistica della nuova isola del Tronchetto e della sistemazione definitiva del Piazzale Roma, e costituisca perciò il tema del primo piano particolareggiato da mettere immediatamente allo studio, subito dopo l'adozione del PRG, al quale dovrà seguire lo studio dei piani particolareggiati piú urgenti della terraferma.

Di fronte ai problemi di carattere organizzativo e finanziario che verranno posti in essere dall'adozione del PRG afferma:

1. la necessità di una rapida messa a punto definitiva del PRG da parte del Comitato redazionale, alla cui adozione da parte del Consiglio dovranno far seguito, senza soluzione di continuità, l'adozione del piano particolareggiato del Centro storico insulare e l'approvazione del nuovo regolamento igienico-edilizio;

2. la necessità della conservazione della piú rigorosa disciplina urbanistica, già adottata dall'Amministrazione Comunale, particolarmente in materia di lottizzazioni in terraferma e sopraelevazioni in città, in modo da non compromettere la pianificazione prima che, con la sua adozione, divengano operanti i termini di tutela previsti dalla legge urbanistica;

3. la necessità che, non appena adottato il PRG, si provveda nelle forme piú opportune alla redazione di un piano intercomunale, nel quale siano coordinati alla struttura della città di Venezia, capoluogo di Regione, in funzione del benessere comune, i territori dei minori Comuni contermini, per definire la programmazione unitaria di tutte le opere che riguardano le possibilità della zona industriale di Porto Marghera nel territorio dei Comuni di Venezia e di Mira, e conseguentemente per regolare l'afflusso di popolazione verso Mestre, e sia risolto in senso positivo il problema del Porto di S. Ilario, del quale non è possibile la previsione in sede di PRG del territorio comunale;

4. la necessità che, presentando la stesura definitiva del PRG, il Comitato redazionale debba comprendervi e commisurarvi la previsione dei programmi finanziari e dei tempi di esecuzione necessari alla attuazione del piano, e altresí esprimersi in ordine alla costituzione di enti speciali, consorzi, società e simili, cui sia demandata l'attuazione di particolari interventi previsti (ampliamento industriale di Porto Marghera, sviluppo turistico-balneare del Cavallino, risanamento del Centro storico, creazione del Centro direzionale, ecc.);

In ordine a particolari problemi, dichiara:

a) che, in presenza di fattori e considerazioni contrastanti in ordine alla necessità di un avanzamento all'isola della Certosa della testa di ponte di Punta Sabbioni, con una strada attraversante il Porto e l'isola di S. Erasmo e l'isola delle Vignole, avanzamento prospettato in funzione di un rapido collegamento fra la città e il litorale turistico del Cavallino, ad evitare una sua gravitazione economica extra-comunale, si riserva un piú approfondito esame del problema;

b) che, in funzione della piú rapida ed economica attuazione del piano, è necessario che l'Amministrazione si prepari ad intervenire per la formazione del demanio di aree necessarie con la richiesta di zone demaniali e con l'esproprio di beni privati;

c) che, nella stesura definitiva del piano particolareggiato del centro insulare è necessario siano tenuti in particolare considerazione i bisogni di aree verdi, di attrezzature culturali e sportive, e la possibilità di una soluzione radicale del problema ospedaliero veneziano, attraverso un monoblocco da 2000 letti in area diversa da quella dell'attuale ospedale civile di Venezia;

d) che, nella stesura definitiva del PRG, è necessario siano particolarmente approfonditi i problemi dei piú idonei collegamenti, del risanamento igienico, edilizio, economico di Burano, Murano e dell'isola di Pellestrina, ed i problemi della migliore zonizzazione, della viabilità generale, delle comunicazioni e delle attrezzature permanenti del Lido, in funzione della sua destinazione turistica ».

Ca' Loredan, 16 aprile 1958.

Pochi mesi dopo l'approvazione dell'o.d.g. municipale, quando stava per passare in Consiglio l'elaborato completo del P.R.G., la mancata approvazione dei bilanci provoca la rottura di quel governo D.C. e P.S.I. cui si è accennato addietro e che reggeva la Giunta Comunale; dopo un breve periodo di aggiustamenti politici, sopravviene lo scioglimento del Consiglio Comunale e l'insediamento del Commissario Governativo (27-11-1958).

Sotto il governo commissariale gli eventi del P.R.G. precipitano, ed in modo curioso fra l'altro: si vuole approvare a Venezia il P.R.G. (al punto di maturazione in cui era giunto, e coperti dal famoso o.d.g. del 16 aprile 1958) senza allegare, come era richiesto dalla «legge speciale del 1956», gli elaborati di Piano Particolareggiato del Centro storico. Vengono predisposte delle tavole grafiche in scala 1 : 2000 illustranti gli interventi nel Centro storico ed, unitamente agli altri elaborati, viene adottato il P.R.G. di Venezia con deliberazione del 20 marzo 1959.

All'arbitrio del Commissario Prefettizio che avviava il P.R.G. di Venezia sin dai suoi primi passi del faticoso iter burocratico amministrativo, già mancante dei suoi strumenti piú importanti (il P.P. del Centro storico ed il Regolamento edilizio), doveva purtroppo aggiungersi ben presto una serie di numerose altre mutilazioni fra cui, solo a distanza di qualche mese, le modifiche « imposte », in piú riprese, dalla Giunta Provinciale Amministrativa.

L'organo di tutela amministrativa infatti (nella cui Commissione consultiva era stato nominato come relatore del Piano un professionista cittadino iscritto al partito liberale), entrando nel merito del Piano Regolatore, come è prassi usuale, ma non concessa, di molti progetti urbanistici italiani, condizionava il Comune ad apportare nientemeno che le seguenti principali trasformazioni agli elaborati del P.R.G.:

– incremento degli indici di fabbricabilità previsti nelle norme edilizie, valutabile mediamente su circa il 50% di maggiorazione; ne risultava che, degli 85.000 vani previsti dal Piano, se ne autorizzavano 152.000, snaturando ovviamente il progetto, specie nella sua politica di sviluppo verso il quartiere di S. Giuliano;

– ampliamento degli agglomerati urbani della terraferma e di piccoli nuclei abitati sparsi nella campagna (Prasecco, Tessera, Trivignano, via dei Gobbi, Marocco, ecc.);

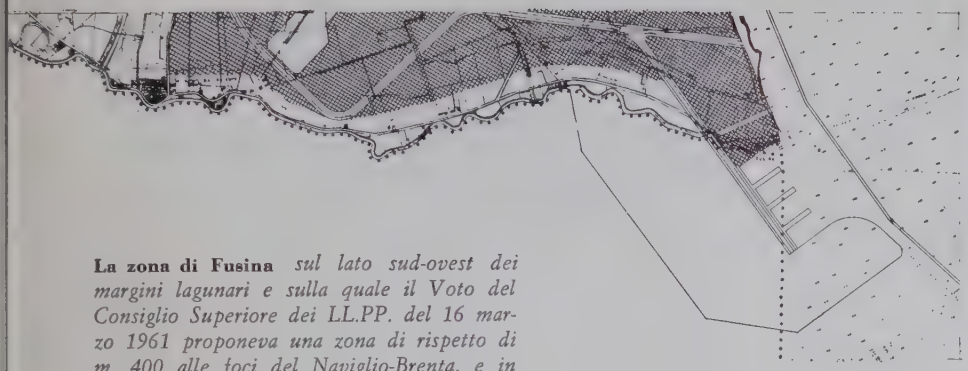
– spostamento di tre piccoli cantieri dell'isola della Giudecca;

– mantenimento « in loco » (prossimità di Piazzale Roma) del fabbricato della Manifattura Tabacchi che, a prescindere dall'illogicità della sua sede attuale, costituirà un notevole intralcio alle soluzioni razionali del nuovo Centro direzionale;

– estensione della zona industriale di Marghera e Mestre con il termine « zona per attrezzature economiche varie » in sosti-

Stralci del P.R.G. adottato dal commissario con deliberazione n. 15429 del 20 marzo 1959

rappresentazione nel rapporto 1 : 50.000



La zona di Fusina *sul lato sud-ovest dei margini lagunari e sulla quale il Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 16 marzo 1961 proponeva una zona di rispetto di m. 400 alle foci del Naviglio-Brenta, e in particolare la destinazione della zona terminale con funzioni di testa di ponte per le comunicazioni acquee con il Centro storico.*

Zona di S. Giuliano *sulla quale il Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 16-3-1961 proponeva la riduzione delle aree residenziali ed una parziale destinazione di zona con funzioni di testa di ponte per le comunicazioni acquee con il Centro storico e con attrezzature di carattere consimile a quelle esistenti a piazzale Roma: parcheggi, piazzali, autorimesse, alberghi e servizi di interesse commerciale.*

▲ **Zona del centro direzionale e piazzale Roma,** *sul lato ovest del Centro storico, sulla quale il Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 16-3-1961 proponeva un ridimensionamento, con riduzione sia delle aree previste, sia della viabilità automobilistica che intaccava in maniera eccessiva i caratteri peculiari della città storica.*

◀ **Zona delle isole di S. Erasmo, Vignole e Certosa,** *sul versante est della città storica, che veniva stralciata dal Piano con Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 16-3-1961 sia relativamente agli insediamenti residenziali previsti, che, in particolare, per i collegamenti automobilistici translagunari.*

tuzione della zona per piccole industrie non nocive e non moleste;
– eliminazione della zona prevista per il nuovo ospedale di Mestre;
– estensioni varie di zone e densità edilizie nel litorale di Cavallino, compromettendo questa nuova spiaggia da soluzioni a piú vasto respiro urbanistico e portandola sulla via dei disastri del Lido di Jesolo;
– diminuzione del lotto minimo in zona rurale, per case contadine o ville signorili, a mq. 3.000 (dimensione che verrà riportata a mq. 5.000 dal voto del Consiglio Superiore dei LL. PP. su segnalazione della Divisione Urbanistica del Magistrato alle Acque).

Questa mortificante situazione veniva presentata dal Commissario del Comune al Comitato redazionale del Piano per un parere. La discussione fu lunga ed agitata; ad essa, oltre ai vari rappresentanti, partecipavano l'ex assessore Dorigo (D.C.) e l'ex assessore dott. Giorgio Zecchi (P.S.I.), che pure con durezza resse le sorti del P.R.G. di Venezia nel periodo transitorio prima dell'avvento commissariale. Tutti i membri erano contrari alle richieste della G.P.A.; il loro pensiero si riassume nel documento 6 giugno 1959 che, per l'eccezionale chiarezza e dignità civile, credo valga la pena riportare testualmente:

« Il Comitato redazionale del nuovo Piano Regolatore di Venezia è stato convocato dal signor Commissario del Comune per sentirsi prospettare una richiesta della Giunta Provinciale Amministrativa, la quale ha subordinato l'approvazione della Delibera di adozione del Piano Regolatore Generale, all'accettazione in blocco, *sic et simpliciter*, di un complesso di modifiche anche sostanziali, relative al Piano in parola e ai criteri che l'hanno ispirato, sulla validità delle quali il Comitato esprime le piú ampie riserve.
Comunque, data l'urgenza della pratica, e senza indugiarsi nell'approfondire l'accertamento dei limiti di competenza della Giunta Provinciale Amministrativa a entrare nel merito del Piano stesso – compito questo dell'Amministrazione Comunale – e rimandando il piú pacato ed esauriente esame delle singole questioni costituenti il complesso su lamentato alla definitiva valutazione in sede di escussione delle osservazioni che saranno presentate dopo la pubblicazione del Piano e alla conclusiva compilazione dei vari piani particolareggiati, il Comitato redazionale, con voti 11 favorevoli e 2 contrari, dichiara di rassegnarsi a non opporsi in linea di massima alla accettazione, cosí in blocco, dell'ultimatum della G.P.A., al solo scopo di deviare, in partenza, l'intendimento manifesto nei propositi altrui a far naufragare il frutto di lunghi mesi di ponderati ed appassionati studi compiuti da una commissione qualificata, legalmente costituita e legalmente operante; e allo scopo soprattutto di non intralciare ulteriormente l'auspicata ripresa della normalità e del pieno sviluppo nel campo dell'edilizia privata del Comune di Venezia » (6 giugno 1959) [13].

Il Piano Regolatore di Venezia, dopo questa prima serie di deformazioni, approvato dalla G.P.A. il 9 luglio 1959, veniva esposto ai cittadini il mese di agosto in una sala di Palazzo Ducale.
Pervenivano quindi n. 252 « osservazioni » al P.R.G. che, considerato anche il numero esiguo, ben poco contribuivano al miglioramento dello stesso, ad eccezione di alcune che, sia pur respinte a livello comunale, verranno riassorbite e superate dal successivo voto del Consiglio Superiore.
Fra queste appaiono le osservazioni dell'Amministrazione delle Belle Arti, e Soprintendenza ai Monumenti del Veneto, dell'Associazione « Italia Nostra », e dell'Associazione Civica per Mestre e terraferma.
Assumeva una certa eco di stampa in quel periodo, una osservazione piuttosto documentata e con proposte riguardanti criteri e interventi per il Centro storico, presentata da un gruppo di architetti e studiosi veneziani (Bellavitis, Chirivi, Ferri, Gentili, Mazzariol, Pastor, N. Valle) e che rilevava quanto segue:

« Il Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia, mentre affronta con coraggio, apertura di vedute e coerenza di metodo i problemi della viabilità della terraferma, appare discordante ed incerto allorché passa a trattare i medesimi problemi relativamente a Venezia insulare. Contro una rete stradale grandiosa e quasi eccessiva prevista nelle zone del futuro Centro direzionale, troviamo soltanto una serie di interventi minuti, particolaristici e quasi dispersivi nel nucleo storico. In una città che, se non vuole snaturarsi irrimediabilmente, può « meccanizzare », « modernizzare », « dinamicizzare » i suoi traffici solo sviluppando ed organizzando razionalmente, ad un alto livello tecnico, la circolazione del natante a motore, il Piano Regolatore prevede chilometri di strade rotabili, ma solo pochi metri di nuovo canale, ed anche questi nello spirito del localizzato ritocco, senza alcuna visuale complessiva del problema ».

Di conseguenza veniva proposto di « creare un nuovo canale avente le caratteristiche funzionali del Canal Grande, senza presumere di imitarlo, il quale corra dalla Punta della Stazione fino all'attuale punto franco, scaricando rapidamente nel canale della Giudecca quella parte del traffico che ha per méta le Zattere, Sacca Fisola, la Giudecca, San Marco ed oltre fino al Lido.
Esso viene ad inalvearsi sulla linea di demarcazione fra il tessuto storico di Venezia ed il progettato Centro direzionale, che per ovvie ragioni non può affermarsi come parte di Venezia senza un valido fronte sull'acqua; cosí da costituire implicitamente la piú naturale barriera di salvaguardia delle zone dei Tolentini, Santa Maria Maggiore, le Terese, S. Nicolò dei Mendicoli, Angelo Raffaele, S. Sebastiano, rispettandone integralmente gli edifici storici, e conferendo maggior respiro, comodità di traffici e viabilità a quei quartieri in gran parte depressi. Questo Canale Nuovo rappresenta una fisica continuazione del Canal Grande e permette perciò la circolazione rotatoria S. Marco, Canal Grande, Canale Nuovo, Canale della Giudecca; la qual cosa, nel quadro dell'intera struttura dei traffici lagunari appare giustificata ».
I concetti informatori della predetta osservazione appariranno utilizzati dall'Amministrazione Comunale nel ridimensionamento del Centro direzionale di Venezia a seguito delle indicazioni date dal Voto del Consiglio Superiore LL.PP.
Sempre in quell'osservazione appariva un secondo suggerimento di intervento nel tessuto storico:

« nell'intento di porre l'attenzione sulla possibilità di una rivitalizzazione della città, conseguente, non già a rimaneggiamenti grossolani ed incauti, ma derivante dall'amoroso studio di interpretazione del suo organismo per cogliere quanto esso – in potenza e " cosí com'è " – contiene di predisposto alla naturale soluzione dei problemi relativi alla sua interna ristrutturazione ».

Si proponeva, come esemplificazione, di inserire i chiostri facenti parte del complesso monumentale di S. Salvator (opera del Sansovino) nel sistema dei percorsi pedonali cittadini; i due chiostri, tutt'ora di proprietà demaniale, sono in concessione alla società telefonica che li usa come depositi di materiali elettrici; quella proposta, oltre ai vantaggi recanti alla viabilità in quel punto assai congestionato, implica il restauro statico-ambientale ed il « recupero » di due interessantissime architetture veneziane sconosciute al pubblico.

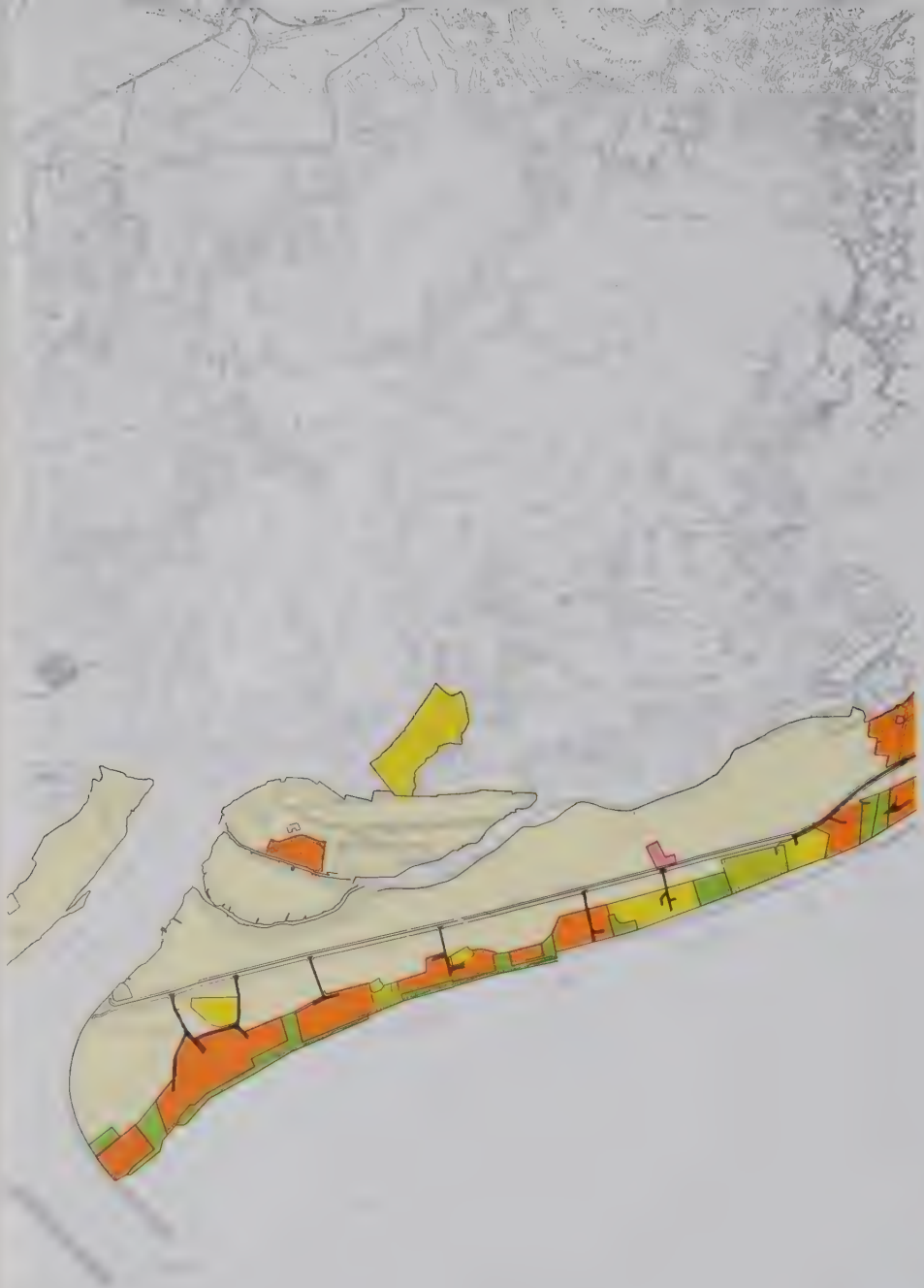
Il voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. e il P.R.G. approvato nel 1962

Mentre il P.R.G. si avviava, con le modifiche imposte dalla G.P.A. e con le « osservazioni », nell'iter ministeriale, doveva subire un nuovo poderoso assalto, da parte dei suoi avversari, durante la campagna elettorale del 1960 quando viene presentata addirittura una campanilistica « lista della terraferma » che farà buon gioco nella successiva giunta di minoranza (D.C. e P.S.D.I.) ottenendo l'Assessorato all'Urbanistica.
Nel 16 marzo 1961 si aveva pubblica notizia del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici:

« ... *Considerato* l'insieme dei problemi che interessano il territorio comunale di Venezia, che per la sua configurazione territoriale particolare è da considerare unico al mondo, hanno assunto, nel tempo, carattere di

Tav. 9

Comune di Venezia: P.R.G. 17-12-1962



- zona residenziale intensiva
- zona residenziale semintensiva
- zona residenziale estensiva
- zona del centro direzionale
- zona di terminal stradale
- zona industriale
- attrezzature economiche varie
- impianti ferroviari esistenti
- attrezzature collettive, istituzioni, edifici d'interesse pubblico
- aree destinate ad impianti speciali
- zone a verde pubblico o privato o verde sportivo
- zone rurali a coltura intensiva
- zone rurali a coltura estensiva
- camping

rappresentazione nel rapporto 1 : 80.000

eccezionalità e complessità, sia sotto il profilo idraulico lagunare, sia sotto il profilo delle comunicazioni, sia sotto il profilo dello sviluppo residenziale di terraferma ed insulare.

In tempi recenti il problema dei rapporti tra città lagunare e terraferma, che è indubbiamente uno dei fattori basilari dell'assetto urbanistico dell'intero organismo veneziano, ha avuto taluni importanti sviluppi che sono quelli che piú interessano ai fini del nuovo P.R.G.

Ed invero, con la formazione del *collegamento ferroviario* da Mestre a S. Lucia, che è stato realizzato verso la metà del secolo scorso, e che ha assorbito il maggior numero di passeggeri trasportati tra l'isola e la terraferma, è cessato l'isolamento della città; si è rovesciato, altresí, il tradizionale punto di arrivo, in quanto, in precedenza, la testata delle comunicazioni lagunari avveniva nel Bacino di San Marco, mentre, successivamente, la testata delle comunicazioni terrestri si è venuta a disporre all'estremità opposta del Canal Grande.

Con la costruzione del *ponte stradale*, quasi un secolo dopo, tale situazione si è ancor piú consolidata, e, contemporaneamente, l'importanza degli insediamenti di terraferma, immediatamente alle spalle della laguna, con gli sviluppi della zona industriale di Marghera e dell'abitato di Mestre, ha ancor piú accentuato lo spostamento degli elementi di interesse urbanistico in direzione ovest.

Queste circostanze, se da un lato hanno costituito dei fattori negativi, che hanno nuociuto all'equilibrio interno della città insulare, hanno tuttavia rappresentato un indubbio vantaggio agli effetti della conservazione della fisionomia generale della città e dei suoi aspetti peculiari, dal momento che si è potuto disporre in terraferma tutto quel complesso di insediamenti e di servizi che sono portati dall'evoluzione della civiltà moderna, e lo si è potuto far sviluppare senza le costrizioni che sarebbero state imposte nell'isola; e da questi vantaggi hanno direttamente compartecipato gli abitanti dell'isola, in ciò facilitati dalle piú rapide comunicazioni terrestri.

In tal modo si è costituito un sistema bipolare, laguna-terraferma composto di due elementi, non in contrasto fra loro, ma ciascuno con caratteri propri e proprie funzioni, ciascuno connesso strettamente con l'altro e reciprocamente integrantesi.

Questa strutturazione generale appare tuttora pienamente valida; sia per quanto riguarda la necessità di assicurare l'ulteriore sviluppo economico della città nel suo insieme, sia per quanto riguarda la inderogabile esigenza di conservare nella sua bellezza e nel suo aspetto, unici al mondo, la Venezia storica.

Questa Assemblea ritiene, pertanto, che i problemi urbanistici di Venezia debbano essere impostati e risolti in siffatto quadro, in cui si possa predisporre con ampio respiro in terraferma ogni sviluppo che richieda libertà di attrezzamento e di adattamento, e si possa mantenere la originaria forma ambientale alla città lagunare ed agli insediamenti dell'estuario rafforzandone anzi le caratteristiche specifiche onde se ne possa elevare il tono e riqualificare la sostanza.

Sotto tale aspetto, tutte le zone di Venezia estuario debbono considerarsi non come elementi a se stanti, formanti un insieme autonomo, ma come complementi di Venezia storica, direttamente dipendenti da questa ultima.

A tale riguardo questa Assemblea ritiene, anzi, opportuno richiamare, ora, quanto già fatto presente in occasione dell'esame della proposta per la formazione della nuova Sacca del Tronchetto, in merito alla delicatezza della situazione lagunare e circa la necessità di limitare al massimo l'eventuale creazione di nuove isole, anche in considerazione dello sfavorevole risultato della edificazione nelle isole di S. Elena, di Sacca Serenella, ecc.

Il problema della conservazione e difesa di Venezia nell'ambito del regime idraulico della sua laguna è talmente essenziale per la vita della città che, anche in questa occasione, questa Assemblea non può non tener conto e non può mancare di rinnovare l'auspicio che esso venga affrontato sotto tutti i suoi aspetti, anche se sono di natura notevolmente complessa.

In ogni caso è da sottolineare che alla base di qualsiasi soluzione dovrà porsi l'esigenza della salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città, che è stata consacrata in due apposite leggi: la legge 21 agosto 1937, n. 1901, e la legge 21 marzo n. 294, a mezzo delle quali si è inteso, da parte dello Stato, di porre il massimo impegno nel mantenere Venezia nel suo carattere tradizionale.

Questo Consesso ritiene quindi di dover solennemente riaffermare l'assoluta intangibilità del carattere storico-artistico-ambientale di Venezia, unico al mondo e veramente eccezionale; e ritiene di dover sottolineare che a tale rispetto vanno subordinati ogni azione ed ogni intervento, il cui scopo fondamentale dovrà essere sempre di rafforzare la conservazione del volto della città e di *mantenere questa in vita nelle due forme tradizionali.*

Dopo aver svolto tali considerazioni preliminari e passando all'esame del PRG predisposto dal Comune di Venezia, questo Consesso ritiene che il piano medesimo, in linea di massima, e giudicato nel suo insieme, contenga larghe basi per essere preso in considerazione...

Trattando piú specificatamente della sostanza di piano, si prospettano le osservazioni seguenti:

L'impostazione del piano, la sua articolazione, il suo dimensionamento, appaiono, nel complesso, capaci di assicurare un ordinato riassetto urbanistico di Venezia, in rapporto alle previsioni che si possono formulare attualmente per un futuro abbastanza lato (almeno un venticinquennio).

È da ritenere, infatti, che la strutturazione della rete della grande viabilità, incardinata nella terraferma, e la dislocazione funzionale delle diverse zone residenziali, industriali, commerciali e di particolare destinazione per le maggiori attrezzature ed impianti, costituiscono nel loro complesso fattori certamente positivi, sia agli effetti del necessario riordino urbanistico-edilizio delle località già consolidate nella loro organizzazione, sia agli effetti dell'ulteriore sviluppo di popolazione e di attività economiche che si prospettano per l'avvenire...

Tale criterio ha consentito di mantenere libere dalla fabbricazione tutte quelle zone di terraferma che presentano un aspetto paesistico ed ambientale di notevole interesse e che sono strettamente da salvaguardare, come, ad esempio, quelle lungo il Brenta, la Castellana ed il Terraglio.

Analogo criterio di salvaguardia è stato possibile applicare nelle zone lagunari, per mantenere l'integrità dell'aspetto ambientale.

Anche le previsioni che sono state studiate per la zona industriale di Marghera e suo ampliamento, per il porto e per gli altri impianti ed attrezzature di interesse generale e sociale, formano oggetto di soluzioni generalmente accettabili e convenienti in ordine alle esigenze di sviluppo programmate...

Passando all'esame piú particolare delle diverse soluzioni contenute nel piano, si esprime il seguente avviso:

Venezia terraferma

Come già accennato in precedenza, il previsto assetto di terraferma è, in linea generale, accettabile.

L'abitato di Mestre viene potenziato nel suo centro, conservato opportunamente il carattere e la struttura del nucleo originario, che si svolge intorno alla Piazza Ferretto ed alla Piazza delle Barche e ristrutturando convenientemente la zona piú a sud con la formazione di un vero e proprio centro direzionale cittadino.

Per rendere piú efficace l'assetto del nucleo centrale di Mestre, si ritiene di suggerire che *la zona del vecchio centro venga sistemata sulla base di un apposito e dettagliato piano particolareggiato*; in tale sede dovrebbe essere approfondito lo studio ambientale e trarne il motivo per una appropriata riqualificazione economica, che potrebbe ottenersi predisponendo attrezzature nuove di traffico e di parcheggio al contorno (sono già previsti ad est e ad ovest due piazzali di attestamento) e favorendo nelle aree interne una circolazione piú tranquilla, adatta allo sviluppo di attività commerciali...

Quanto alla nuova *zona di ampliamento alle barene di S. Giuliano*, si deve riconoscere che essa, pur non essendo particolarmente adatta per un vasto insediamento residenziale, viene a trovarsi in una posizione particolarmente felice, essendo situata in terraferma ed a breve distanza dalla città lagunare.

Ben vero che la vicinanza della zona industriale di Marghera, piú a sud, può produrre inconvenienti igienici non del tutto trascurabili e che la stessa posizione ai bordi della laguna dal punto di vista sanitario dà luogo a perplessità; ma è da considerare che la zona, sviluppandosi al limite orientale della espansione residenziale e delle provenienze viabili dell'entroterra, può esplicare una importantissima e basilare funzione mediatrice fra l'isola e terraferma, quale base di attestamento di attrezzature ad integrazione di quelle esistenti al Piazzale Roma e nelle sue adiacenze.

È infatti da tener presente che il complesso di San Giuliano viene a trovarsi all'imbocco lagunare di San Secondo, che costituisce il collegamento piú breve per via acquea tra Venezia e la terraferma; e trovasi immediatamente a ridosso dell'ultimo innesto stradale nel ponte lagunare.

Si ritiene, pertanto, di dover considerare la previsione come sostanzialmente valida, salvo a definire meglio gli aspetti relativi ed alla destinazione ed alla forma. A tal uopo occorre prescrivere che una fascia parallela al Canale di S. Secondo, per una ampiezza non inferiore a m. 300, da aumentare a m. 500, nel tratto terminale verso la laguna, venga sfruttata in modo da utilizzare le aree, non già a scopi residenziali, ma piuttosto per attrezzature di carattere consimile a quelle esistenti nell'isola presso Piazzale Roma (e cioè: parcheggi e piazzali per il traffico, autorimesse, magazzini, alberghi di massa, ecc.), nonché per altre attrezzature di interesse commerciale (come sedi di aziende, uffici, banche, ecc.) o, piú in generale, con elementi nuovi che non possono trovare sede nella Venezia insulare e che, piú convenientemente, potrebbero installarsi nelle sue vicinanze. Tale fascia, unitamente a quella immediatamente a sud, costituente la zona verde tra l'ex Forte Marghera e le barene, può formare una vera e propria zona filtro tra le industrie esistenti e le nuove residenze, che, verrebbero, cosí, ad essere dislocate piú a nord e quindi maggiormente distanziate.

tuzione della zona per piccole industrie non nocive e non molestе:

trattare i medesimi problemi relativamente a Venezia insulare. Contro una rete stradale grandiosa e quasi eccessiva prevista nelle zone del futuro

Tav. 9

Comune di Venezia: P.R.G. 17-12-1962

Allegato al n 52 di «Urbanistica»

eccezionalità e complessità, sia sotto il profilo idraulico lagunare, sia sotto il profilo delle comunicazioni, sia sotto il profilo dello sviluppo residenziale di terraferma ed insulare.

In tempi recenti il problema dei rapporti tra città lagunare e terraferma, che è indubbiamente uno dei fattori basilari dell'assetto urbanistico dell'intero organismo veneziano, ha avuto taluni importanti sviluppi che sono quelli che piú interessano ai fini del nuovo P.R.G.

Ed invero, con la formazione del *collegamento ferroviario* da Mestre a S. Lucia, che è stato realizzato verso la metà del secolo scorso, e che ha assorbito il maggior numero di passeggeri trasportati tra l'isola e la terraferma, è cessato l'isolamento della città; si è rovesciato, altresí, il tradizionale punto di arrivo, in quanto, in precedenza, la testata delle comunicazioni lagunari avveniva nel Bacino di San Marco, mentre, successivamente, la testata delle comunicazioni terrestri si è venuta a disporre all'estremità opposta del Canal Grande.

Con la costruzione del *ponte stradale*, quasi un secolo dopo, tale situazione si è ancor piú consolidata, e, contemporaneamente, l'importanza degli insediamenti di terraferma, immediatamente alle spalle della laguna, con gli sviluppi della zona industriale di Marghera e dell'abitato di Mestre, ha ancor piú accentuato lo spostamento degli elementi di interesse urbanistico in direzione ovest.

Queste circostanze, se da un lato hanno costituito dei fattori negativi, che hanno nuociuto all'equilibrio interno della città insulare, hanno tuttavia rappresentato un indubbio vantaggio agli effetti della conservazione della fisionomia generale della città e dei suoi aspetti peculiari, dal momento che si è potuto disporre in terraferma tutto quel complesso di insediamenti e di servizi che sono portati dall'evoluzione della civiltà moderna, e lo si è potuto far sviluppare senza le costrizioni che sarebbero state imposte nell'isola; e da questi vantaggi hanno direttamente compartecipato gli abitanti dell'isola, in ciò facilitati dalle piú rapide comunicazioni terrestri.

In tal modo si è costituito un sistema bipolare, laguna-terraferma composto di due elementi, non in contrasto fra loro, ma ciascuno con caratteri propri e proprie funzioni, ciascuno connesso strettamente con l'altro e reciprocamente integrantesi.

Questa strutturazione generale appare tuttora pienamente valida; sia per quanto riguarda la necessità di assicurare l'ulteriore sviluppo economico della città nel suo insieme, sia per quanto riguarda la inderogabile esigenza di conservare nella sua bellezza e nel suo aspetto, unici al mondo, la Venezia storica.

Questa Assemblea ritiene, pertanto, che i problemi urbanistici di Venezia debbano essere impostati e risolti in siffatto quadro, in cui si possa predisporre con ampio respiro in terraferma ogni sviluppo che richieda libertà di attrezzamento e di adattamento, e si possa mantenere la originaria forma ambientale alla città lagunare ed agli insediamenti dell'estuario rafforzandone anzi le caratteristiche specifiche onde se ne possa elevare il tono e riqualificare la sostanza.

Sotto tale aspetto, tutte le zone di Venezia estuario debbono considerarsi non come elementi a se stanti, formanti un insieme autonomo, ma come complementi di Venezia storica, direttamente dipendenti da questa ultima.

A tale riguardo questa Assemblea ritiene, anzi, opportuno richiamare, ora, quanto già fatto presente in occasione dell'esame della proposta per la formazione della nuova Sacca del Tronchetto, in merito alla delicatezza della situazione lagunare e circa la necessità di limitare al massimo l'eventuale creazione di nuove isole, anche in considerazione dello sfavorevole risultato della edificazione nelle isole di S. Elena, di Sacca Serenella, ecc.

Il problema della conservazione e difesa di Venezia nell'ambito del regime idraulico della sua laguna è talmente essenziale per la vita della città che, anche in questa occasione, questa Assemblea non può non tener conto e non può mancare di rinnovare l'auspicio che esso venga affrontato sotto tutti i suoi aspetti, anche se sono di natura notevolmente complessa.

In ogni caso è da sottolineare che alla base di qualsiasi soluzione dovrà porsi l'esigenza della salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città, che è stata consacrata in due apposite leggi: la legge 21 agosto 1937, n. 1901, e la legge 21 marzo n. 294, a mezzo delle quali si è inteso, da parte dello Stato, di porre il massimo impegno nel mantenere Venezia nel suo carattere tradizionale.

Questo Consesso ritiene quindi di dover solennemente riaffermare l'assoluta intangibilità del carattere storico-artistico-ambientale di Venezia, unico al mondo e veramente eccezionale; e ritiene di dover sottolineare che a tale rispetto vanno subordinati ogni azione ed ogni intervento, il cui scopo fondamentale dovrà essere sempre di rafforzare la conservazione del volto della città e di *mantenere questa in vita nelle due forme tradizionali.*

Dopo aver svolto tali considerazioni preliminari e passando all'esame del PRG predisposto dal Comune di Venezia, questo Consesso ritiene che il piano medesimo, in linea di massima, e giudicato nel suo insieme, contenga larghe basi per essere preso in considerazione...

Trattando piú specificatamente della sostanza di piano, si prospettano le osservazioni seguenti:

L'impostazione del piano, la sua articolazione, il suo dimensionamento, appaiono, nel complesso, capaci di assicurare un ordinato riassetto urbanistico di Venezia, in rapporto alle previsioni che si possono formulare attualmente per un futuro abbastanza lato (almeno un venticinquennio).

È da ritenere, infatti, che la strutturazione della rete della grande viabilità, incardinata nella terraferma, e la dislocazione funzionale delle diverse zone residenziali, industriali, commerciali e di particolare destinazione per le maggiori attrezzature ed impianti, costituiscono nel loro complesso fattori certamente positivi, sia agli effetti del necessario riordino urbanistico-edilizio delle località già consolidate nella loro organizzazione, sia agli effetti dell'ulteriore sviluppo di popolazione e di attività economiche che si prospettano per l'avvenire...

Tale criterio ha consentito di mantenere libere dalla fabbricazione tutte quelle zone di terraferma che presentano un aspetto paesistico ed ambientale di notevole interesse e che sono strettamente da salvaguardare, come, ad esempio, quelle lungo il Brenta, la Castellana ed il Terraglio.

Analogo criterio di salvaguardia è stato possibile applicare nelle zone lagunari, per mantenere l'integrità dell'aspetto ambientale.

Anche le previsioni che sono state studiate per la zona industriale di Marghera e suo ampliamento, per il porto e per gli altri impianti ed attrezzature di interesse generale e sociale, formano oggetto di soluzioni generalmente accettabili e convenienti in ordine alle esigenze di sviluppo programmate...

Passando all'esame piú particolare delle diverse soluzioni contenute nel piano, si esprime il seguente avviso:

Venezia terraferma

Come già accennato in precedenza, il previsto assetto di terraferma è, in linea generale, accettabile.

L'abitato di Mestre viene potenziato nel suo centro, conservato opportunamente il carattere e la struttura del nucleo originario, che si svolge intorno alla Piazza Ferretto ed alla Piazza delle Barche e ristrutturando convenientemente la zona piú a sud con la formazione di un vero e proprio centro direzionale cittadino.

Per rendere piú efficace l'assetto del nucleo centrale di Mestre, si ritiene di suggerire che *la zona del vecchio centro venga sistemata sulla base di un apposito e dettagliato piano particolareggiato*; in tale sede dovrebbe essere approfondito lo studio ambientale e trarne il motivo per una appropriata riqualificazione economica, che potrebbe ottenersi predisponendo attrezzature nuove di traffico e di parcheggio al contorno (sono già previsti ad est e ad ovest due piazzali di attestamento) e favorendo nelle aree interne una circolazione piú tranquilla, adatta allo sviluppo di attività commerciali...

Quanto alla nuova *zona di ampliamento alle barene di S. Giuliano*, si deve riconoscere che essa, pur non essendo particolarmente adatta per un vasto insediamento residenziale, viene a trovarsi in una posizione particolarmente felice, essendo situata in terraferma ed a breve distanza dalla città lagunare.

Ben vero che la vicinanza della zona industriale di Marghera, piú a sud, può produrre inconvenienti igienici non del tutto trascurabili e che la stessa posizione ai bordi della laguna dal punto di vista sanitario dà luogo a perplessità; ma è da considerare che la zona, sviluppandosi al limite orientale della espansione residenziale e delle provenienze viabili dell'entroterra, può esplicare una importantissima e basilare funzione mediatrice fra l'isola e terraferma, quale base di attestamento di attrezzature ad integrazione di quelle esistenti al Piazzale Roma e nelle sue adiacenze.

È infatti da tener presente che il complesso di San Giuliano viene a trovarsi all'imbocco lagunare di San Secondo, che costituisce il collegamento piú breve per via acquea tra Venezia e la terraferma; e trovasi immediatamente a ridosso dell'ultimo innesto stradale nel ponte lagunare.

Si ritiene, pertanto, di dover considerare la previsione come sostanzialmente valida, salvo a definire meglio gli aspetti relativi ed alla destinazione ed alla forma. A tal uopo occorre prescrivere che una fascia parallela al Canale di S. Secondo, per una ampiezza non inferiore a m. 300, da aumentare a m. 500, nel tratto terminale verso la laguna, venga sfruttata in modo da utilizzare le aree, non già a scopi residenziali, ma piuttosto per attrezzature di carattere consimile a quelle esistenti nell'isola presso Piazzale Roma (e cioè: parcheggi e piazzali per il traffico, autorimesse, magazzini, alberghi di massa, ecc.), nonché per altre attrezzature di interesse commerciale (come sedi di aziende, uffici, banche, ecc.) o, piú in generale, con elementi nuovi che non possono trovare sede nella Venezia insulare e che, piú convenientemente, potrebbero installarsi nelle sue vicinanze. Tale fascia, unitamente a quella immediatamente a sud, costituente la zona verde tra l'ex Forte Marghera e le barene, può formare una vera e propria zona filtro tra le industrie esistenti e le nuove residenze, che, verrebbero, cosí, ad essere dislocate piú a nord e quindi maggiormente distanziate.

Comune di Venezia: P.R.G. 17-12-1962

Zonizzazione e viabilità:
terraferma (particolare)

zone di terminal stradale
zona del centro direzionale
zone residenziali:
intensiva A
intensiva B
intensiva C
intensiva D
semintensiva
estensiva A
estensiva B
zone rurali a coltura intensiva
zona rurali a coltura estensiva

industrie
attrezzature economiche varie
impianti ferroviari esistenti

giardini o parchi pubblici
giardini, parchi privati o verde privato di rispetto
aree per attrezzature collettive o aree destinate ad istituzioni ed edifici di interesse pubblico
attrezzature pubbliche o impianti speciali esistenti
attrezzature pubbliche o impianti speciali di progetto
attrezzature per il gioco dei bambini
attrezzature sportive
asili
scuole elementari
scuole medie o istituti superiori
chiese ed istituzioni parrocchiali
aree destinate ad impianti speciali
porti
aeroporti
ospedali
cimiteri
carceri
nuovi impianti ferroviari
impianti idrici o simili
impianti militari
stazioni di autolinee
centrali elettriche o simili
mercati
colonie
campyng

rappresentazione nel rapporto 1:30.000 circa

È comunque opportuno che, prima di passare alla fase attuativa, venga approfondito dal punto di vista igienico sanitario, e meglio valutato in sede piú propria – quale il Consiglio Superiore di Sanità – l'intero problema dei rapporti tra insediamenti residenziali e zone riservate alle industrie; e ciò sia per il comprensorio di S. Giuliano, sia per tutto il complesso abitato di Marghera-Mestre. In tale occasione dovranno anche essere considerate le possibilità della adozione di dispositivi atti alla depurazione dei prodotti di scarico delle industrie nelle località, suggerendo al Comune di Venezia di sottoporre all'anzidetto Consesso concrete proposte al riguardo.
Oltre all'anzidetta *testata di terraferma* verso la laguna, di nuova formazione, è opportuno considerare anche l'altra *di Fusina*, che trovasi a sud allo sbocco del Canale del Brenta; essa costituisce il vecchio punto terminale delle comunicazioni terrestri per Venezia e può ancora esplicare tale funzione, anche se in via sussidiaria. Il piano in esame non contempla per tale zona specifiche attrezzature e consentirebbe anzi un mutamento di destinazione in rapporto alle esigenze della zona industriale, ai cui margini ricade.
In relazione alla convenienza di conservare e potenziare alla località di Fusina la sopra indicata funzione, che può riuscire anche molto utile alla stessa nuova zona industriale, in ampliamento di quella di Marghera, ed in relazione alla necessità di non alterare il carattere della fascia da affiancare al Naviglio Brenta – lungo cui sorgono ville e vecchie case di non trascurabile interesse, tra cui il Casale di Malcontenta – è da prescrivere che a fianco del Naviglio stesso sia lasciata una zona di rispetto larga m. 200, da ampliare in testata, sul fronte della laguna, ad almeno m. 400; ed inoltre da prescrivere che sia lasciato libero l'imbocco del canale lagunare di Fusina, onde resti assicurato il collegamento acqueo tra la stessa Fusina e Venezia...
Anche lo spostamento del « punto franco » in terraferma appare molto conveniente e pienamente accettabile nella soluzione predisposta.
L'unica *eccezione* da muovere *riguarda l'ospedale*, la cui ubicazione ed estensione, se appaiono accettabili per le necessità del momento, non sembrano peraltro sufficienti a garantire un piú largo fabbisogno futuro. Si auspica, pertanto, che il piano sia integrato successivamente con la previsione, a tale scopo, di nuove aree di adeguata ampiezza, o alla Bissuola (ove già se ne era proposta la localizzazione in fase di preparazione del piano) ovvero in altra idonea località a nord o nord-est di Mestre, impegnando zone ora destinate a scopo rurale...

Venezia lagunare

Le previsioni di P.R.G. per la Venezia storica e per gli abitati piú caratteristici delle isole, come Murano, Burano, ecc. sono basati su criteri prevalentemente conservativi: eventuali interventi a scopo essenziale di risanamento, debbono essere preceduti da appositi *piani particolareggiati.*
Tale criterio è pienamente accettabile; tuttavia non va disgiunto da appropriate cautele che impongono un piú maturo ed approfondito studio circa la convenienza e la particolare forma secondo cui passare alla possibile loro attuazione. In particolare, non si ravvisano indispensabili talune incisioni nel tessuto urbanistico-ambientale di Venezia, come quelli da Rialto alla Ferrovia per S. Stae, ai SS. Apostoli, alle Mercerie, dietro San Zaccaria, ecc. ed altrettanto dicasi per altre trasformazioni in località di particolare delicatezza, come al Ponte del Lovo, dinanzi al giardino di Ca' Nigra, ecc...
Ma la sistemazione di maggior impegno che interessa Venezia storica è data dal complesso di interventi programmati per la *formazione di un centro direzionale* nella zona compresa tra Piazzale Roma e San Basilio.
In linea di massima, la costituzione di una zona nella quale si accentrino sedi di uffici e servizi che non troverebbero in altre parti della Venezia insulare adeguato insediamento, può sembrare ammissibile, anche per il fatto che si renderebbero disponibili alcune aree nelle quali si trovano per lo piú adeguati impianti da dismettere o da trasferire (punto franco, officine del gas, stabilimenti industriali, magazzini, ecc).
Con la soluzione proposta, tale centro, però, verrebbe a rivestire un carattere non del tutto confacente all'ambiente della Venezia storica e ciò particolarmente per i seguenti motivi:

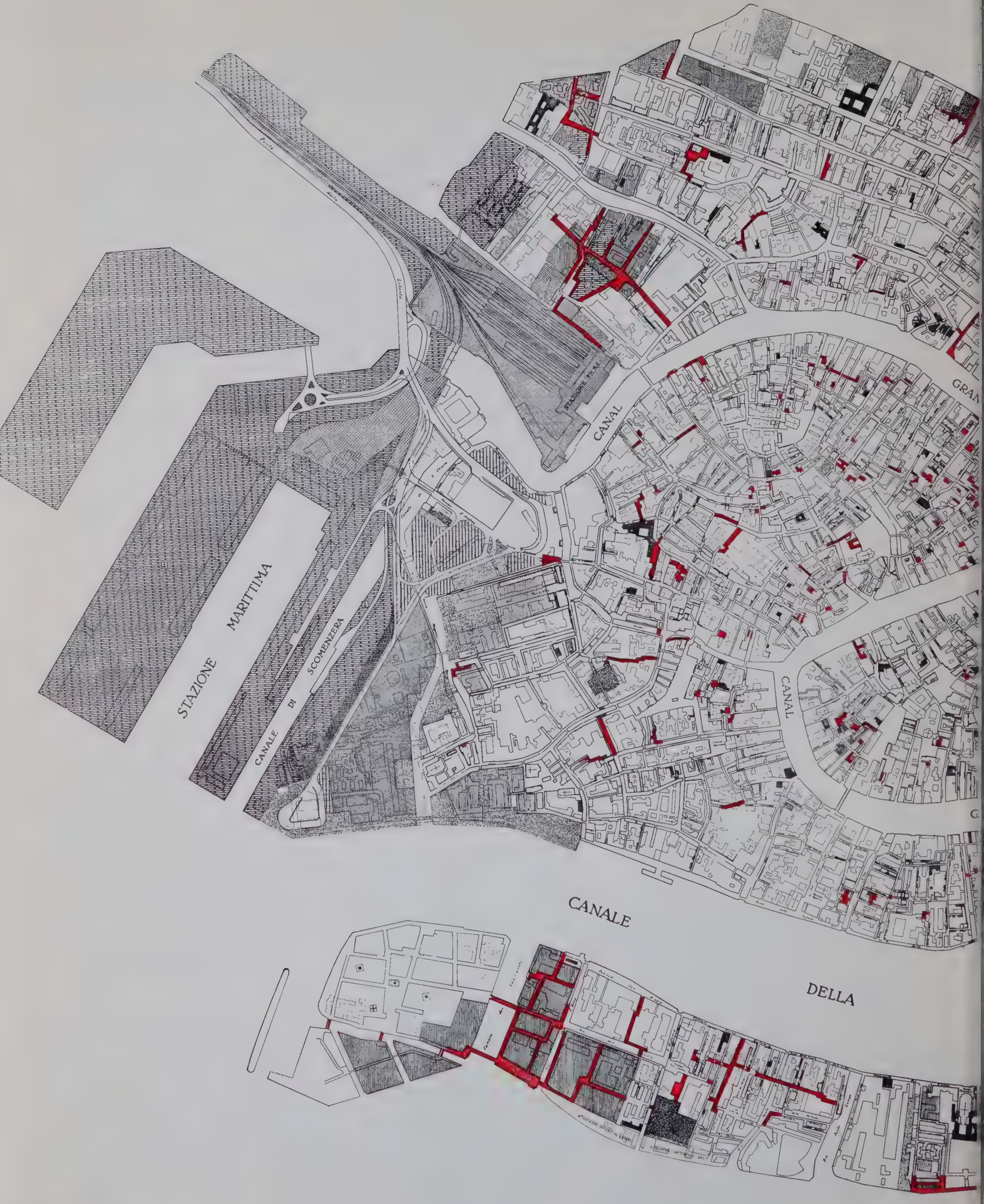
a) l'estensione dell'area impegnata, che raggiunge circa 25 ha., si spinge troppo ad oriente, verso cui verrebbe a trovarsi a stretto contatto con ambienti che richiedono un distanziamento ben maggiore da elementi di caratteristiche tanto diverse: ciò va detto in particolare per il Quartiere di San Nicolò dei Mendicoli, che va rispettato, in una cornice adatta al suo aspetto;

b) la densità dell'edilizia, secondo cui dovrebbero essere strutturati i nuovi elementi, è eccessiva, raggiungendo 10 mc/mq. ed altezze di m. 25 e di m. 30, e non può essere assolutamente ammessa;

c) la regolamentazione per l'uso della zona è piuttosto generica e non contiene precise garanzie circa le destinazioni ammesse e le modalità di svolgimento delle possibili iniziative;

d) il sistema stradale indicato presenta uno sviluppo troppo ampio e, nel raggiungere le sponde del canale della Giudecca, presenta il pericolo che possa essere agevolata una progressiva contaminazione ed alterazione del carattere della Venezia insulare.

Si ritiene, pertanto, necessario stralciare dall'approvazione del P.R.G. il complesso delle previsioni suddette, dovendo meglio approfondire la utilità, la portata, ed il proporzionamento; ed è da sottolineare da un lato che occorrono ampi spazi liberi sul fianco delle vecchie zone edilizie da rispettare e che, da un altro lato, non è possibile consentire la immissione del traffico veicolare nell'isola, che già raggiunge Piazzale Roma, diramandosi a distanza da questa Piazza e dilagando in profondità verso sud.
Non si può, peraltro, disconoscere l'opportunità di un ridimensionamento della zona, dove il P.R.G. tenderebbe a dislocare siffatto centro.
La zona interessata, infatti, deve riguardarsi come nodo di confluenza di vari traffici, marittimi e lagunari, ferroviari ed autoveicolari – già in atto; per cui la zona non può essere considerata adatta che in parte per abitazione e come sede rappresentativa.
In ordine a quanto sopra, si ritiene che il problema vada ripreso per intero in esame, maturandolo piú mediatamente, in modo da tradurlo in soluzioni sufficientemente precise e dettagliate, che consentano un giudizio piú compiuto in merito...
Altre particolari sistemazioni da rinviare ad un piú approfondito e dettagliato studio di piano particolareggiato, prima di dar corso a qualsiasi attuazione di iniziative, sono quelle relative all'utilizzazione delle sacche formatesi di recente.
Particolare attenzione meritano:
a) Sacca Fisola... b) Sacca Serenella a Murano... c) *Sacca del Tronchetto*, di cui è da lamentare che l'estensione sia andata oltre i 15 ha. originariamente autorizzati e per la quale, oltre all'invito perentorio di ridurla alla dimensione autorizzata, è da richiamare qui integralmente quanto prescritto da questo medesimo Consesso con il voto n. 303 delle Sezioni riunite 3ª e 6ª in data 9 febbraio 1955, che stabilisce l'obbligo di un preciso piano regolatore e la qualifica esatta delle infrastrutture che vi si possono disporre...
Circa le sistemazioni lagunari delle isole a nord-est di Venezia, le previsioni che si riferiscono al litorale del Cavallino possono essere ammesse, essendo intese ad assicurare un assetto turistico balneare a tutta l'ampia fascia compresa tra la Via Fausta ed il mare aperto. Accettabili si presentano le previsioni in nuclei edilizi piuttosto radi, nonché la distribuzione delle relative attrezzature e le separazioni dei nuclei stessi mediante le fasce di zona a verde, corrispondenti in parte ad aree alberate esistenti...
Le previsioni di P.R.G. nella direttrice del Cavallino sono integrate dalla formazione di un importante *collegamento stradale lagunare che, in prolungamento della Via Fausta, si spinge attraverso le isole di S. Erasmo, delle Vignole e della Certosa*, fino ad attestarsi su di un terminale a breve distanza da Venezia, poco ad oriente del sestiere di Castello.
Tale collegamento viario è integrato dalla disposizione di insediamenti residenziali, di tipo rado, nelle predette isole attraversate dalla nuova via.
Nei confronti delle anzidette previsioni, che il Comune ha adottato nell'intento di conferire maggiore vitalità alle zone orientali di Venezia, insulare, notevolmente depresse, sono state mosse, come già si è avuto occasione di accennare, varie obiezioni, sia di natura funzionale, sia di natura formale. Queste ultime, che esprimono essenzialmente la preoccupazione di una alterazione del paesaggio lagunare, hanno trovato nelle eccezioni sollevate dall'Amministrazione delle Belle Arti una rilevanza assorbente che suggeriscono a questo Consesso di stralciare dall'approvazione tutto l'insieme delle sistemazioni viabili ed edilizie contemplate dal piano tra Punta Sabbioni ed il terminale alla Certosa...
Si ritiene, infine, di dover accogliere il suggerimento della Sezione Urbanistica del Magistrato alle Acque di Venezia circa le norme per le ville, i lotti minimi, delle quali dovranno essere aumentate la loro superficie da mq. 3.000 a mq. 5.000...
Non tutte si possono, invece, accogliere *le osservazioni* di cui in premessa, *formulate dalla G.P.A. di Venezia*, che si è fatta anche portavoce di istanze avanzate da talune istituzioni ed associazioni locali.
In relazione al parere già espresso in proposito, non si ritiene approvabile il collegamento viario Punta Sabbioni-Certosa e la urbanizzazione di S. Erasmo, delle Vignole e della Certosa, né si ritiene di poter dare maggiore estensione agli sviluppi residenziali, tanto nelle zone dell'estuario, quanto in terraferma, ad eccezione di quanto indicativamente rappresentato circa la possibilità di ulteriori incrementi nell'ambito dell'anello di scorrimento che avvolge Mestre e, al di là di detto anello, in direzione nord-est. Vi è da aggiungere che non è del pari ammissibile ridurre programmaticamente l'ampiezza delle zone di rispetto stabilite dal piano


STAZIONE MARITTIMA
CANALE DI SCOMENZERA
CANAL
CANAL
CANALE
DELLA

Comune di Venezia: P.R.G. 17 dicembre 1962

Venezia storica: zonizzazione e viabilità

rappresentazione nel rapporto 1:10.000

N.B. *In rosso sono stati messi in evidenza i progetti per nuove soluzioni di viabilità, da realizzarsi mediante allargamento di strade preesistenti, formazione di nuovi ponti, fondamenta, creazione di sottoportici, ecc.*

lateralmente alle strade di maggiore importanza, salvo a definirne meglio la effettiva portata in sede di piani particolareggiati di esecuzione; e che non è consentito ridurre l'estensione minima dei lotti nelle zone rurali agli effetti edificatori per non snaturare la funzione delle zone stesse che, altrimenti, diverrebbero proprie zone residenziali, sia pure di limitata densità... ».

Come ben si può dedurre dalla lettura del voto del Consiglio Superiore, veniva sostanzialmente usata una ulteriore restrizione cautelativa nei confronti del P.R.G. ed in particolare per il Centro storico.
Fatta in qualche modo « giustizia » sulle modificazioni imposte dalla G.P.A., sinteticamente si proponeva:

– uno studio a livello di Piano Particolareggiato del Centro di Mestre soprattutto nello spirito di nuove previsioni commerciali e terziarie;
– una riserva sul quartiere residenziale di S. Giuliano;
– la previsione di una zona attrezzata a testa di ponte a S. Giuliano;
– la previsione di una seconda testa di ponte a Fusina;
– la necessità di un'area per un nuovo complesso ospedaliero a Mestre;
– l'esigenza dei Piani Particolareggiati dell'intera isola di Venezia;
– la riduzione dell'area e delle strade automobilistiche nel Centro direzionale del Centro storico;
– lo stralcio degli interventi residenziali e viari-translagunari a S. Erasmo-Certosa.

Mentre si ritengono opportuni ed estremamente pertinenti tutti i rilevamenti fatti dal voto sopraesaminato, anzi, corrispondenti ad una serie di considerazioni già sollevate nelle pagine precedenti (specie a proposito dell'esame degli elaborati del Concorso d'Idee del 1957), sembra opportuno rilevare come, sia pur sotto l'insegna (validissima e direi scontata) della « conservazione del volto della città e di mantenere questa in vita nelle sue forme tradizionali », il P.R.G. di Venezia, già notevolmente « mortificato » nel suo « farsi », si trova ulteriormente mutilato, senza alternative per la soluzione dei suoi piú grossi problemi economici ed infrastrutturali. Comunque... « l'Amministrazione Comunale di Venezia, convinta della assoluta necessità di avere al piú presto un P.R.G. operante (cosí dice la deliberazione di adozione di varianti e stralci), decideva di accogliere le richieste del Consiglio Superiore dei LL.PP. e pertanto, valendosi della collaborazione del Comitato redazionale del P.R.G., apportava n. 14 modificazioni al P.R.G. adottato nel 1959 di cui, le piú significative, vengono illustrate nei grafici allegati.
Le varianti e stralci richiesti dal Consiglio Superiore non mancarono ancora una volta di dare adito ad una serie di attacchi, orchestrati soprattutto da una massiccia campagna di stampa, che sotto il pretesto della difesa dei punti stralciati, tendevano a far saltare l'intero Piano.
Tuttavia, malconcio e già in parte superato dagli eventi, il Piano Regolatore Generale di Venezia, a seguito del II voto n. 2293 del 31 ottobre 1962 del Consiglio Superiore dei LL.PP., veniva approvato con Decreto del Presidente della Repubblica in data 17 dicembre 1962.
È necessaria, a questo punto, una lettura del P.R.G. di Venezia vigente, tale che possa (evitando una nomenclatura dettagliata per zone, forse non necessaria a questo punto, anche per le caratteristiche proprie del Piano stesso) individuare i punti focali della pianificazione veneziana e permettere una verifica delle loro interrelazioni esistenti o possibili.
Il fenomeno produttivo nel territorio comunale trova la sua espressione piú macroscopica, e tale da annullare quasi totalmente tutti gli altri interventi nel settore, nella già citata zona del Porto industriale di Marghera; ai 550 ettari circa, della 1ª zona industriale (Piano Regolatore industriale del 30-10-1925) il P.R.G. di Venezia prevede l'ampliamento per altri 1000 ettari circa, convalidando sostanzialmente il Piano Regolatore industriale del 6-6-1956 (II zona industriale). Con legge 2-3-1963 verrà assegnata una ulteriore superficie di ampliamento per 4035 ettari (III zona industriale).
Con i progetti della II e III zona industriale si matura e concretizza inoltre la opportunità di riaprire e modernizzare il porto di Malamocco per l'ingresso delle navi a grande tonnellaggio, evitando l'attraversamento della città storica lungo il bacino di S. Marco e canale della Giudecca.
Il problema turistico, mentre trova dei notevoli condizionamenti nel litorale del Lido, da parte della CIGA che ha monopolizzato buona parte delle spiagge, viene dirottato negli interventi previsti sul Litorale di Cavallino, ove però, sia le modifiche che i vari compromessi intervenuti, hanno portato ad una zonizzazione che lascia molto a desiderare per la sua modesta concezione e per l'eccessiva estensione degli inurbamenti che quasi si avvicinano agli errori commessi per il litorale di Jesolo.
Gli interventi sugli insediamenti residenziali non presentano nessun fatto di eccezionale interesse e possono riassumersi nella precisa volontà di direzionare le espansioni urbane verso i margini lagunari di S. Giuliano, portando come conseguenza ad una evidente « compressione » dei limiti di espansione a tutte le « frange urbane » specie nel settore ovest del Centro mestrino.
Per il Centro storico le indicazioni di P.R.G. sono ovviamente carenti, per le ragioni già descritte a proposito dell'adozione commissariale del 20 marzo 1959; l'assenza assoluta degli elaborati di Piano Particolareggiato significa la presentazione di un elaborato in scala 1 : 2000 dell'isola di Venezia ove appaiono, sparsi senza nesso logico, circa 140 interventi di viabilità pedonale e 2 zone definite « di ristrutturazione » alla Giudecca e Cannaregio.
Gli interventi di viabilità che rappresentano un frettoloso « riassunto » degli studi di risanamento elaborati dal Comitato redazionale sono individuabili soprattutto lungo le direttrici di S. Bartolomeo-SS. Apostoli, S. Bartolomeo-S. Marco, S. Polo-Frari-Accademia, Rialto-Ferrovia (sul lato sud del Canal Grande), allargamento del rio di Noale, apertura del rio dell'Arsenale.
La popolazione insediabile nell'intero Comune è prevista in 148.672 unità, facendo giungere la popolazione totale residente nel 1985 a circa 400/412.000 abitanti.
La distribuzione nel territorio comunale della nuova popolazione prevista (e meglio specificata nelle tabelle che seguono) si riassume in:
116.890 unità in Mestre, 35.280 unità a S. Giuliano e Villaggio S. Marco, 23.955 nell'estuario e 27.453 unità « sfollabili » in Venezia storica.
Nell'ambito delle infrastrutture, settore delicato ed impegnativo ma indubbiamente unico a poter dare una funzione precisa, ad altissimo livello, alla città di Venezia, il P.R.G. è estremamente timido, spesso muto, forse in attesa di idee piú meditate e di soluzioni giustificate sulla scala territoriale.

ab. n. 1 - Terraferma

Località		Popolazione al 31-12-1957	Popolazione insediabile	Incremento possibile
Zelarino	Zelarino	2.920	7.862	9.192
	Marocco-Trivignano			
	Asseggiano	1.800	5.418	3.618
	Altri piccoli centri e case sparse	2.895	2.895	
		7.615		
Mestre	Mestre-centro (entro il futuro asse attrezzato)	65.030	136.690	+ 71.660
	Gazzera	3.455	8.815	+ 5.360
	Altri piccoli centri e case sparse	2.448	2.448	——
		70.933		
Chirignago	Chirignago	3.807	7.968	+ 4.161
	Altri piccoli centri e case sparse	3.005	3.005	——
	Catene	3.900		
		10.712	10.840	+ 3.740
Marghera	Catene	3.200		
	Marghera-centro	15.798	21.200	+ 5.402
	Ca' Emiliani e case sparse	4.655	——	- 4.655
		23.653		
Malcontenta	Malcontenta	1.300	2.550	+ 1.250
	Altri piccoli centri e case sparse	2.542	2.542	——
		3.842		
Favaro V.	Favaro Veneto	4.850	10.625	+ 5.415
	Campalto	1.835	9.777	+ 7.942
	Dese	895	2.550	+ 1.655
	Tessera	1.540	3.690	+ 2.150
	Altri piccoli centri e case sparse	3.755	3.755	——
		12.875		
Totale generale		**129.630**	**246.520**	**+116.890**
Nuovi quartieri residenziali Terraferma				
S. Giuliano	C.E.P.		15.400	
	Edilizia privata		14.000	+ 29.400
Ampliamento Villaggio S. Marco			5.880	+ 5.880
Totale popolazione insediabile in terraferma			**281.800**	
Totale incremento possibile abitanti in terraferma				**152.170**

Tab. n. 2 - Estuario

Località	Popolazione calcolata al 31-12-1957	Vani esistenti al 31-12-1957	Popolazione suscettibile di sfollamento in sito	Popolazione suscettibile di sfollam. fuori del centro considerato	Popolazione insediabile nei nuovi inurbamenti
Burano	7.314	4.114	——	- 3.200	——
Murano	8.957	6.708	- 2.249	——	——
Ca' Via (Cavallino)	7.744	3.641	- 4.103	——	12.655
Lido (già inurbato)	15.016	17.000	——	——	——
Malamocco	2.235	1.325	- 910	——	——
Pellestrina	6.357	4.375	- 1.892	——	——
				- 3.200	12.655
Nuovi inurbamenti					
Certosa-Vignole					7.000
Nuovi nuclei Lido					4.300
espansione nuclei Cavallino ab.			20.399	complessivamente	23.955
popolazione esistente ab.			- 7.744		
			12.655		

Tab. n. 3 - Venezia storica

	Fabbisogno vani per ridurre l'affollamento effettivo al rapporto vani/abitante=1	*Popolazione complessivamente sfollabile*	*Papolazione insediabile*
Vani inabitabili	38.522		
	+ 10.427		
	48.949		
Tangente 30% di riduzione	- 14.684		
	34.265	34.265	
Per demolizione quartiere Santa Marta		+ 3.338	
		37.603	
In zone del Centro ristrutturabili			
(Cannaregio alta e Giudecca)			8.000
a S. Elena			600
a S. Fisola e San Biagio			4.750
		- 13.350	13.350
Popolazione suscettibile di sfollamento fuori del Centro di Venezia		24.253	

Tab. n. 4 - Dati conclusivi

Popolazione massima insediabile in:		
Venezia-terraferma		152.170
Venezia-estuario		23.955
		176.125
Popolazione suscettibile di sfollamento:		
da Venezia-storica	24.254	
da Venezia-estuario	3.200	
	27.453	- 27.453
Popolazione insediabile nell'intero Comune al netto sfollamenti teorici previsti (incremento)		148.672

Sono però individuabili nel Piano una serie di interventi infrastrutturali che possono costituire le premesse per un approfondimento del problema; si tratta delle « zone di terminal stradale » previste all'Aereoporto M. Polo, a S. Giuliano, a Fusina sul margine ovest della Laguna, ed a Punta Sabbioni, S. Maria del Mare (S. Pietro in Volta), sul lato est.

Mentre la previsione della zona portuale-direzionale a Piazzale Roma, cosí ridimensionata, e il previsto nuovo Ospedale Civile a Cannaregio possono costituire due grossi « interventi propulsivi » della nuova ristrutturazione del Centro storico, resta ancora un grosso interrogativo nel settore est dell'isola rappresentato dalla destinazione e riutilizzo del complesso monumentale e di bacini d'acqua rappresentato dall'Arsenale [14].

A questo punto, volendo trarre in qualche modo le fila del discorso, è opportuno forse rileggere le premesse politico-concettuali alla pianificazione di Venezia che apparivano in uno scritto dell'Assessore W. Dorigo nel dicembre 1957:

« ... un Piano Regolatore Generale ...è, in sostanza, una somma di tecniche necessarie, o non piuttosto una scelta fra mille politiche possibili? Per l'Amministrazione Comunale di Venezia la risposta non è dubbia, nell'ambito della necessaria autonomia democratica decentrata prevista dalla Costituzione, anche attraverso la istituzione dell'Ente Regione, la Comunità locale assurge al ruolo di coordinatrice, di guida e di impulso di tutte le grandi imprese dirette al benessere collettivo, sicché i suoi interventi previsti, proprio per non essere gratuiti, estemporanei, non giustificati, vanno inquadrati nella trama di un piano che, se potrà chiedere a qualcuno limitazioni particolari, garantirà tuttavia ogni cittadino di fronte a interventi imprevisti, sí da coalizzare concordemente tutte le forze e le disponibilità al servizio di una politica di generale utilità. Un P.R.G. è dunque un programma, è anzitutto la scelta politica per l'attuazione di quel programma, commisurata alle finalità stesse di sviluppo civile che il Piano preconizza nel momento stesso in cui tenta di rispondervi ».

Da quelle premesse, indubbiamente valide, alla loro concreta applicazione nelle indicazioni del Piano, il salto è piuttosto sensibile.

Gli attacchi demolitori, continui e sensibili, degli avversari della pianificazione, le mutilazioni e deformazioni subíte nel suo faticoso « iter » burocratico, il compromesso politico, la mancata maturazione di alcuni importantissimi problemi urbanistici del territorio ed infine lo scrupolo « timore di toccare » una città tanto preziosa ed eccezionale, hanno profondamente limitato i risultati e l'efficacia di questo P.R.G. di Venezia.

Sia pur considerata la gravità della mancata stesura dei Piani Particolareggiati del Centro storico, resta in fondo e comunque da rilevare che alla radice concettuale del P.R.G. è ancora presente una visione « comunale » dei problemi veneziani. Questo appare per esempio nella creazione del Centro direzionale del Centro storico che, se anche oggi, nell'ambiente culturale veneziano, viene idealmente esteso a tutta l'isola, resta pur sempre un concetto privo ancora di precisazioni e contenuti tali che possano avviare un programma di interventi e di « scelte ».

Questo appare anche quando il concetto di « garantire la conservazione e anzi il ripristino del Centro storico attraverso un legame piú organico e vivo con tutti gli insediamenti dell'area comunale » sostanzialmente si concretizza nel Piano nell'assenza di scelte sui mezzi per realizzare questo scambio di relazioni all'interno del Comune o al di fuori di esso e con la sola, discutibile, previsione del quartiere residenziale di S. Giuliano affacciato sulla laguna.

Il progetto per il Centro storico si presenta come una discontinua serie di interventi viari pedonali senza rapporto dialettico, ricalcanti sostanzialmente, ancora una volta, le proposte ed i criteri dei Piani di Risanamento del 1891 e del 1939 già precedentemente illustrati criticamente.

Non a caso infatti torna utile l'esame critico dei vari Piani studiati e proposti da circa un secolo a questa parte per il Risanamento della città storica di Venezia, oltreché ai fini di una necessaria documentazione e ricostruzione storica della pianificazione veneziana che stava perdendosi, soprattutto per la verifica dell'affermazione che nulla, o poco nulla, di quei piani stesi alla luce del solo intervento tecnologico, venne o verrà mai eseguito mancando ad essi le scelte economiche e politiche fondamentali a livello piú ampio che potevano dare un significato propulsivo e contenutistico alla struttura del Centro storico veneziano.

Nonostante la precisa volontà espressa dall'o.d.g. comunale dell'aprile 1958 il Piano di Venezia, che si propugna difensore della bellezza e dei valori della città, non individua quei precisi ordinamenti e strumenti che, soli, possono rendere operante e attuabile la pianificazione.

Basti pensare che dopo la clamorosa esperienza negativa della dispersione degli stanziamenti governativi previsti nella « Legge speciale per Venezia » del 31 marzo 1956 anche la recente legge analoga del 5 luglio 1966 rischia di non essere adeguatamente utilizzata per l'assenza di precise volontà politiche e di una precisa programmazione degli interventi.

Si può, e si deve, comunque riconoscere che il significato e la validità del Piano Regolatore Generale di Venezia del 1962, è ancora quella di configurarsi come l'unico strumento operante che ha evitato e tutt'ora evita, per questa città eccezionale italiana, mali assai piú grossi ed errori forse irreparabili. Nonostante tutto... questo « vecchio e stremato » strumento urbanistico garantisce ancora a Venezia la sua intangibilità benché fra le « maglie » ormai dilatate e poco resistenti del Piano stesso e per le carenze strutturali sopra denunciate, si svolga oggi il buon gioco di tutti...

Il 22 ottobre 1965, con deliberazione approvata dalla G.P.A. nel giugno 1966, l'Amministrazione Comunale istituiva infatti una Commissione tecnica per i Piani Particolareggiati del Comune di Venezia, tutt'ora operante, e con compiti sostanzialmente consultivi.

Ne fanno parte: l'Assessore all'Urbanistica del Comune quale Presidente, il prof. G. Astengo, l'arch. G. Baessato, il dott. M. Bernardo, il sig. F. Carrer, l'arch. R. Chirivi, il dott. W. Dorigo, l'arch. P. Gaffarini, l'ing. G. Gusso, il dott. L. Malfi, l'arch. P. Maretto, l'avv. G. Pancino, l'ing. C. Pellizzaro, l'arch. M. Vio, e quali membri comunali l'ing. capo dell'Ufficio tecnico, l'ing. capo Divisione Urbanistica, l'Ufficiale sanitario, e il direttore alle Belle Arti.

Non poche e non poco responsabili ovviamente, dopo quanto detto, sono le incombenze che vengono cosí trasmesse alla nuova Commissione ed alla realizzazione dei Piani Particolareggiati; le citate condizioni di carenza del Piano, anche a livello di scelte infrastrutturali, hanno portato innanzitutto alla opportunità di una ulteriore consulenza specializzata nel settore, nominando una « Commissione per lo studio delle comunicazioni tra Venezia e terraferma, rappresentata dal prof. ing. G. Ferro, dall'ing. R. Maestrelli e dal prof. ing. E. Stagni, nonché alla necessità di individuare un programma di interventi prioritari a livello particolareggiato.

Le carenze e la scarsa responsabilizzazione del Piano vigente richiamano l'urgenza sempre piú pressante di scelte a livello generale ed anche a livello concettuale.

Riguardo al Piano di Risanamento del Centro storico di Venezia e delle isole, ad esempio, è opportuno chiarire il superamento, sia dei pregiudizi della « conservazione archeologica » che delle illusioni tecnologiche dello scientismo ottocentesco (interventi pseudo-modernistici e distruttori del patrimonio storico-ambientale e monumentale di Venezia nel suo complesso) ponendoci in una posizione culturale piú ardua ma piú responsabile, di trovare i mezzi piú idonei per ottenere una attenta conservazione « dinamica », innervando nel Centro storico contenuti economici e scelte tali che permettano la sussistenza del patrimonio stesso, anzi una sua incentivazione e spontanea riqualificazione.

La realizzazione della III zona industriale di Marghera e la scelta del mantenimento o del totale trasferimento delle attività portuali del Centro storico nella terraferma, costituiscono due grossi problemi alla scala regionale e nazionale, mentre la pressante spinta edilizia e il progressivo conurbamento di Mestre hanno di gran lunga superato le previsioni del P.R.G. del 1962; specie per gli insediamenti residenziali del settore ovest della città infatti, si pone ormai la necessità di un definitivo inquadramento urbanistico a un livello territoriale piú vasto come aveva a suo tempo suggerito il Piano Intercomunale promosso dall'Amministrazione Provinciale di Venezia.

La considerazione di fondo che l'acqua e gli specchi lagunari sono l'elemento vitale ed inalienabile del Centro storico veneziano, porta alla necessità di un approfondito studio sul potenziamento, sulla valorizzazione e sulla regolarizzazione del sistema dei traffici e collegamenti acquei dell'intera Laguna; cosí come è auspicabile che il prezioso contesto urbano ed ambientale dell'« isola » di Venezia possa essere nuovamente ripor-

tato all'originale equilibrio morfologico, ove il Canal Grande riacquista il pieno carattere di spina dorsale della struttura urbana e sociale veneziana, ed ove la laguna di S. Marco e l'affaccio al mare si ripropongono in alternativa alla deformazione strutturale già illustrata e provocata dalla realizzazione dei ponti ferroviario e automobilistico e di Piazzale Roma.
In questo senso trovano significato ed importanza, da un lato, le previste « teste di ponte » di S. Giuliano e Fusina e, dall'altro lato, quelle di Punta Sabbioni al Cavallino e di S. Maria del Mare nell'Isola di Pellestrina.
Per ottenere quest'ultimo *terminal* a sud di Venezia si ritiene infatti sostenibile un collegamento (con *ferry-boat* o con un tunnel sub-acqueo) tra Chioggia-Sottomarina e Pellestrina.
Non certo per ultimo si pone, poi, il problema delle difese a mare del Centro storico, specie a seguito delle mareggiate del 4 novembre 1966 e del 3 novembre 1967; mentre si auspica che vengano presi con urgenza i provvedimenti più idonei sul piano tecnico, sembra peraltro doveroso riaffermare l'intangibilità e il valore del complesso lagunare inteso come un « unicuum » di isole abitate e specchi d'acqua, da proteggere lungo la linea dell'arco adriatico senza intaccarne o interromperne la conformazione orografica.

Il problema infine del collegamento metropolitano tra Venezia e terraferma certo non può porsi, per la macroscopicità degli interventi e dei costi di realizzazione, al livello di una infrastruttura pubblica tra Mestre e Venezia (a servizio di una popolazione di 400.000 abitanti), ma sembra ovvio debba più propriamente porsi su una scala veramente metropolitana e quindi interessante l'intero triangolo Padova-Treviso-Venezia.
Venezia, grazie all'ambiente lagunare in cui è immersa, ha resistito anche ai gravi conflitti dei suoi traffici acquei e terrestri provocati nell'ultimo secolo e rimane miracolosamente conservata ad essa la funzione di arrivo.
In una civiltà che tende a sdrammatizzare il significato ed il problema dell'automobile, allontanandolo dalle città e limitandone l'importanza, per raggiungere nuovi altissimi livelli di meccanizzazione dei trasporti su scale dimensionali assai più vaste, questa eccezionale città, proprio per le sue limitate dimensioni spaziali, per la sua morfologia ed ambiente, può fare il salto culturale che gli permetta di isolare la sua parte storico-monumentale, e di mediare attraverso la breve pausa delle acque lagunari l'arrivo a quelle sue strutture che sono squisitamente direzionali a livello mondiale, per naturale sedimentazione storica.

Romano Chirivi

Note

[1] *Della congiunzione di Venezia colla terraferma con illustrazioni del grandioso ponte sulla Veneta Laguna, fatto costruire dalla Società dell'I.R. Privilegiata Strada Ferdinandea Lombardo-Veneta.* Cenni storici di G. G., a. 1853. (Biblioteca Marciana, Venezia).

[2] Giuseppe Picotti, *Progetto per l'erezione di un gran ponte congiuntivo Venezia colla terraferma*, a. 1830. (Biblioteca Marciana, Venezia).

[3] *Relazione della Commissione Ministeriale e Municipale intorno al Piano di Risanamento ed al Piano Regolatore per la città di Venezia* (Edit. Ferd. Ongania, 1891) riedizione dell'Istituto di Urbanistica dell'Istituto di Architettura di Venezia.

[4] Baffo Giovanni Antonio, *Planimetria della città di Venezia, nuovo Porto di Lido, parte della Laguna e del territorio della Provincia, allegata al progetto per una nuova costruzione da Venezia a Mestre*, a. 1889. (Biblioteca Marciana, Venezia); Giuseppe Torres, *Progetto di massima per la costruzione di una via di allacciamento di Venezia con la terraferma*, Mestre, Longo 1898; *Relazione della Commissione incaricata dello studio della questione concernente il congiungimento di Venezia con la terraferma*, Venezia, Ferrari, 1903; Gino Damerini, *Amor di Venezia*, Bologna, Zanichelli, a. 1920; *Il Ponte del Littorio*, Venezia, ed. Zanetti, 1934.

[5] Pompeo Molmenti, *Gesto dell'interrogazione al Senato della Repubblica (sul Ponte tra Venezia e terraferma)*, a. 1926. (Biblioteca Marciana, Venezia).

[6] Comune di Venezia, Ufficio Tecnico, ing. Antonio Rosso, *Piano Regolatore di Massima per l'Ampliamento ed il Risanamento dell'abitato di Mestre*. Relazione 15-1-1937, Off. Grafiche Garzia.

[7] Comune di Venezia, Ufficio Tecnico, ing. Antonio Rosso, *Piano Regolatore dell'abitato di Mestre variante al progetto del 1937*, a. 1942, Off. Grafiche Garzia, 1943.

[8] Comune di Venezia, *I piani terreni inabitabili di Venezia: l'abitato di Mestre*, prof. R. Vivante, Ed. Fantoni e C., Venezia, 1948.

[9] Comune di Venezia, *Progetto di Massima per il Piano di Risanamento di Venezia insulare*. Relazione; Venezia, 9 marzo 1939, ingegnere Capo Eugenio Miozzi, Off. Grafiche Garzia, 1939.

[10] Comune di Venezia, *Relazione sugli aspetti dinamici della demografia veneziana e sui censimenti generali del 1961*, dott. Renato Desidery, ottobre 1962.

[11] « Casabella » continuità n. 253, *Il piano e l'avvenire del Comune di Venezia*, Nino Dardi e Luciano Semerani, luglio 1961.

[12] « Rivista Veneta » a cura del Comune, n. 2, nov.-dic. 1957, *Introduzione al Piano di Venezia*, Wladimiro Dorigo.

[13] « Questitalia », bozze di politica e di cultura, n. 20-21, Venezia, nov.-dic. 1959.

[14] Comune di Venezia, *Piano Regolatore Generale*, a. 1959. Relazione, cap. IV, pag. 90.

Norme del Piano Regolatore Generale di Venezia

Approvato con Decreto del Presidente della Repubblica in data 17 - 12 - 1962

Titolo I

NORME URBANISTICO-EDILIZIE

ART. 1

In conformità a quanto previsto dal P.R.G. e dai piani particolareggiati il territorio comunale di Venezia, agli effetti delle disposizioni contenute negli articoli che seguono, risulta diviso nelle seguenti zone:

1. *Zona del Centro commerciale-portuale*
2. *Zona del Centro direzionale di Venezia - terraferma*
3. *Zona di « terminal » stradale*
4. *Zone residenziali:*

a intensiva A
b intensiva B
c intensiva C
d intensiva D
e zone residenziali del Centro storico insulare e delle isole: E (di ristrutturazione) F (di conservazione della struttura urbanistico-edilizia)
f semintensiva
g estensiva A
h estensiva B

5. *Zone per camping*
6. *Zona industriale*
7. *Zona per attrezzature economiche varie*
8. *Zone a verde pubblico*

a per giardini o per rispetto e valorizzazione dei monumenti
b per gioco dei bambini
c per attrezzature sportive

9. *Zona a verde privato*

a per giardini
b per protezione marginale a strade
c per rispetto dei cimiteri

10. *Zone rurali*

a a coltura intensiva
b a coltura estensiva

11. *Aree destinate ad istituzioni ed edifici di interesse pubblico*

a per giardini d'infanzia, asili, scuole, centri culturali
b per edifici per uffici pubblici e sedi per l'esercizio dei diritti democratici
c per chiese ed edifici per istituzioni annesse

12. *Aree destinate ad impianti speciali*

a porti
b aeroporti
c mercati
d colonie
e ospedali
f cimiteri
g carceri
h impianti militari.

Ciascuna zona comporta ed ammette solo gli specifici tipi edilizi ad essa assegnati, espressi con distinta grafia sulle tavole del P.R.G. e dei piani particolareggiati e l'osservanza dei vincoli di particolari prescrizioni – precisati negli articoli seguenti – sia che trattisi di nuove costruzioni, restauri, trasformazioni, ampliamenti di edifici e recinzioni.

I limiti di zona dovranno considerarsi, a tutti gli effetti, come confini di proprietà; per essi varranno perciò le norme sulle distanze dai confini stabilite per le singole zone.

In caso di nuova costruzione, ricostruzione o notevole trasformazione, il Sindaco, sentita la Commissione edilizia, potrà anche senza ricorrere all'adozione di un piano particolareggiato, imporre la rettifica di allineamenti tortuosi o strozzature o imporre arretramenti stradali, per una profondità non superiore a ml. 2 dalla linea di fabbrica o dalla recinzione esistente.

Nelle zone residenziali, le lavanderie, le autorimesse e simili accessori dovranno, nelle nuove costruzioni, trovar posto nel corpo stesso del fabbricato.

I grandi magazzini di vendita, i luoghi di divertimento e svago, i teatri e cinematografi, gli alberghi, tranne quelli ubicati nelle zone residenziali del Centro storico insulare, dovranno avere a disposizione aree private facilmente accessibili, adibite a parcheggi di autovetture nella misura di:

a per i grandi magazzini di vendita ed i luoghi di divertimento e di svago di una autovettura per ogni 50 mq. di superficie di calpestio;
b per i teatri ed i cinematografi di una autovettura per ogni 20 posti a sedere;
c per gli alberghi di una autovettura per ogni dieci letti.

ART. 2 - ZONA DEL CENTRO COMMERCIALE - PORTUALE

La zona del Centro commerciale - portuale della testa di ponte insulare è soggetta al piano particolareggiato e pertanto norme di attuazione di dettaglio verranno con esso stabilite.

Si definiscono qui soltanto delle norme direttive riguardanti i criteri funzionali e la procedura operativa cui dovrà attenersi il pianificatore:

a il quartiere sarà in prevalenza costituito da edifici atti ad ospitare attività tecniche, amministrative e commerciali derivanti dalla funzione portuale di Venezia come: agenzie, spedizionieri, appaltatori marittimi, amministrazioni pubbliche e private di attività marittime, direzioni di aziende commerciali ed industriali; attività tecniche;
b sono inoltre ammessi edifici o settori di edifici destinati ad attività di servizio alla vita del quartiere come le autorimesse pubbliche e private, negozi e pubblici esercizi, uffici di servizio, poste telegrafi, ecc.;
c sono ammesse le abitazioni in funzione di « foresteria » e dimora dei dirigenti delle aziende definite alla lettera *a*, per una cubatura edilizia che non superi il 10% del volume occupato da ogni azienda;
d sono esclusi gli alberghi.

L'indice di fabbricabilità media del quartiere, riferito all'area pertinente [1], è di 6,5 mc./mq.

L'attuazione del quartiere dovrà avvenire per comparti edificatori, che dovranno costituire unità comprensive di aree destinate alla edificazione, alla viabilità e ad altre indispensabili attrezzature pubbliche. Tali comparti saranno definiti con il concorso dei proprietari o consorzi di proprietari.

Entro il perimetro della zona, tutti i proprietari ed i titolari di diritti di superficie facenti parte dei diversi comparti del piano, hanno diritto alla perequazione dei volumi edificabili. Tale perequazione verrà computata per ogni particella dalla differenza tra il volume effettivamente attribuito dal Piano ed il volume teorico ottenuto dalla uniforme distribuzione del volume edificabile complessivo nel perimetro della zona.

ART. 3 - ZONA DEL CENTRO DIREZIONALE DI VENEZIA - TERRAFERMA

Tipologia

La zona del Centro direzionale di Venezia Terraferma, che dovrà essere soggetta a progetto di piano particolareggiato, sarà costituita in prevalenza da edifici tipici delle funzioni di detto Centro come: Istituti di Assicurazione, Istituti di Credito, Agenzie Commerciali, Uffici pubblici e privati, grandi magazzini di vendita ed ogni altra

attività di carattere tecnico ed economico attinente alle funzioni di detto Centro.
Nella zona del Centro direzionale potranno tuttavia essere consentiti:
1. i negozi ed i pubblici esercizi;
2. gli alberghi;
3. i teatri ed i cinematografi;
4. le abitazioni.

Dalla zona del Centro direzionale dovranno essere esclusi:
1. le industrie;
2. i macelli;
3. gli ospedali;
4. le cliniche private e gli ambulatori;
5. le autorimesse pubbliche;
6. i parchi ed i depositi di aziende di autotrasporti;
7. i laboratori a carattere artigianale;
8. le stalle, le scuderie, gli allevamenti;
9. tutte quelle attività che, a giudizio dell'Amministrazione Comunale, risultassero essere in contrasto con il carattere di Centro direzionale della zona.

Aree di uso pubblico
Nel predetto piano particolareggiato dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verdi pubblici. La distribuzione di tali superfici dovrà essere conseguente alle esigenze ed alle finalità della particolare destinazione di detta zona.

Indice di edificabilità
La cubatura degli edifici, riferita all'area pertinente [1], dovrà essere non superiore a 7 mc/mq.

Distanza dagli assi stradali e dai limiti di zona
La distanza, misurata dal punto piú vicino del fabbricato o corpo di fabbrica dagli assi stradali e dai limiti di zona, non dovrà essere inferiore a 0,40 volte l'altezza del fabbricato.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,40 volte la somma delle rispettive altezze.
Il predetto piano particolareggiato, qualora ciò fosse dettato da particolari esigenze risultanti in sede di studio del piano stesso, potrà interessare, oltre la zona in oggetto, anche limitate aree limitrofe. In tal caso alle aree suddette si estenderebbero le caratteristiche proprie della zona del Centro direzionale.

ART. 4 - ZONE DI « TERMINAL » STRADALE (Zona soggetta a piano particolareggiato)

Tipologia
La zona di « terminal » stradale, soggetta a piano particolareggiato, sarà caratterizzata da attrezzature atte a facilitare lo scambio tra i mezzi autoveicolari e i mezzi acquei. Essa ospiterà esclusivamente impianti ed edifici connessi al traffico veicolare e cioè: autorimesse, magazzini, motels, alberghi, chioschi di rifornimento, impianti di servizio di trasporto, ecc.; nonché attrezzature commerciali inerenti a detti insediamenti e cioè: banche, uffici, negozi, pubblici esercizi, ecc.
Tutti gli edifici della zona dovranno disporre di aree private ed attrezzature tali da consentire il parcheggio di autovetture in ragione di una ogni 300 mc. di fabbricato.

Aree di uso pubblico
In detta zona dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parchi pubblici, verdi pubblici nonché per darsene e banchine.
La distribuzione di tali superfici dovrà essere conseguente alle esigenze ed alle finalità della particolare destinazione di zona.

ART. 5 - ZONE RESIDENZIALI E LORO DESTINAZIONE
Le zone residenziali comprendenti:
a la zona intensiva A
b la zona intensiva B
c la zona intensiva C
d la zona intensiva D
e la zona intensiva E
f la zona intensiva F
g la zona semintensiva
h la zona estensiva A
i la zona estensiva B

dovranno, di norma, essere destinate ad abitazioni. In esse tuttavia potranno essere consentiti gli insediamenti di quelle attività che non contrastano con il carattere residenziale della zona e cioè in particolare:
1. i negozi ed i pubblici esercizi;
2. gli studi professionali e commerciali;
3. gli alberghi;
4. i teatri e i cinematografi;
5. i luoghi di divertimento e svago;
6. le cliniche private e gli ambulatori;
7. le autorimesse private, con esclusione nelle zone intensive E, F;
8. le autorimesse pubbliche con esclusione nelle zone intensive E, F e limitate, nelle zone intensive A. B. D, a sole autovetture. L'Amministrazione Comunale si riserva comunque di approvarne o meno, l'ubicazione, caso per caso;
9. i parchi ed i depositi di aziende di autotrasporti con esclusione nelle zone intensive A, E, B, D, F;
10. i laboratori a carattere artigianale, non rumorosi, non molesti, non recanti pregiudizio all'igiene ed al decoro, aventi un ristretto numero di dipendenti;
11. i magazzini non molesti, non recanti pregiudizio all'igiene e al decoro, con esclusione di depositi all'aperto.

Dalle zone residenziali dovranno essere escluse:
1. le industrie;
2. i macelli;
3. gli ospedali;
4. le stalle, le scuderie e gli allevamenti;
5. tutte quelle attività che, a giudizio dell'Amministrazione Comunale, risultassero essere in contrasto con il carattere residenziale della zona.

ART. 6 - ZONA RESIDENZIALE INTENSIVA A

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale intensiva A la fabbricazione dovrà essere del tipo aperto a corpi isolati ed avere carattere unitario per ogni isolato.
A tal fine l'edilizia dovrà essere inquadrata in opportuni piani particolareggiati o in piani di lottizzazione planivolumetrici che verranno predisposti dal Comune o dai proprietari riuniti in consorzio.

Aree di uso pubblico
In tali piani particolareggiati o piani di lottizzazione planivolumetrici dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc. La distribuzione di tali superfici dovrà essere conseguente alle esigenze igieniche ed urbanistiche dell'edilizia e della viabilità.

Copertura delle aree interne
Delle aree rimaste libere da edifici, al netto delle superfici destinate ad uso pubblico, il 50% potrà essere coperto da costruzioni di un piano dell'altezza di ml. 4 per uso speciale (banche, cinematografi, ristoranti, negozi e simili).
L'Amministrazione Comunale ha facoltà di concedere altezze maggiori per sale di pubblico spettacolo.

Area a giardino
Le restanti superfici non costruite dovranno essere sistemate a giardino con alberature di alto fusto.
Indice di edificabilità
La cubatura complessiva degli edifici, riferita all'area pertinente [1], non dovrà essere superiore a 6,50 mc/mq. né inferiore a 4,00 mc/mq.

Distanza dagli assi stradali
La distanza, misurata dal punto piú vicino, del fabbricato o corpo di fabbrica dagli assi stradali, non dovrà essere inferiore a 0,50 volte la sua altezza.

Distanza dal perimetro del piano
La distanza, misurata dal punto piú vicino del fabbricato o corpo di fabbrica, dal perimetro della superficie interessata dal piano particolareggiato o di lottizzazione, non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza. Qualora la lunghezza di una fronte del fabbricato sia inferiore a ml. 13 la relativa distanza dal perimetro di piano potrà essere ridotta a 0,25 volte la sua altezza con un minimo di ml. 3.
Nel caso che il perimetro di piano coincida con assi stradali, valgono le disposizioni previste nel precedente comma.
Le costruzioni di copertura delle aree interne, di cui al terzo comma del presente articolo, potranno invece addossarsi a detto perimetro.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora un lato del fabbricato o corpo di fabbrica abbia lunghezza inferiore a ml. 13, il distacco minimo di questo lato del fabbricato o corpo di fabbrica fronteggiante potrà essere ridotto fino a 0,25 volte la somma delle rispettive altezze.

Fabbricati singoli
In caso di ampliamento o modifica di una costruzione antecedente l'adozione del presente P.R.G., oppure in caso di nuove costruzioni di piccola entità (a saturazione di zone urbanizzate), il progetto potrà anche non far parte di un piano particolareggiato o di lottizzazione planivolumetrico, ma dovrà dimostrare di inserirsi nell'ambiente armonizzandosi alle caratteristiche edilizie della zona. Il progetto dovrà altresí rispettare le seguenti norme:
– la lunghezza massima per qualsiasi fronte del fabbricato non dovrà superare complessivamente i ml. 50 e la minima, per la fronte prospettante su strada, non dovrà essere inferiore a ml. 13. Nel caso di costruzioni in aderenza la lunghezza massima comprensiva dei corpi di fabbrica esistenti e di quelli di nuova costruzione;
– l'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica comunque non dovrà essere superiore all'altezza del fabbricato adiacente piú alto;
– la distanza minima dagli assi stradali ed il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica dovranno essere quelli stabiliti nei precedenti comma;
– la distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza. Detta distanza potrà essere ridotta fino a 0,25 volte la sua altezza, con un minimo di ml. 3, nel caso che la fronte prospiciente il confine di proprietà abbia lunghezza inferiore a ml. 13;
– non sarà consentita la copertura del pianoterra con costruzioni sull'area lasciata libera dal corpo di fabbrica principale. Tutta questa area perciò dovrà essere sistemata a giardino con alberatura ad alto fusto.

Art. 7 - zona residenziale intensiva B

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale intensiva B, di carattere prevalentemente di saturazione, gli edifici dovranno sorgere sul margine stradale, lungo il perimetro dell'isolato, con edificazione continua dello spessore non superiore a ml. 13.

Corpi interni
Nelle nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti, non sono ammessi, di norma, corpi di fabbrica interni rispetto a quelli perimetrali su strada; eventuali corpi di fabbrica sporgenti a pettine non dovranno superare la profondità di ml. 18 dal ciglio stradale, né avere complessivamente una larghezza superiore ad un terzo della fronte interna del fabbricato su strada.

Aree a giardino
Le superfici non costruite dovranno essere sistemate a giardino con alberatura di alto fusto.

Altezza dei fabbricati o corpi di fabbrica
L'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica non dovrà essere superiore a 1,25 volte la larghezza della strada e comunque non dovrà mai superare i ml. 26.

Distanza dai confini di proprietà
Il fabbricato o corpo di fabbrica su strada dovrà di norma, sorgere sui confini laterali. I corpi a pettine interni potranno sorgere sui confini laterali.
Nessun corpo di fabbrica potrà accostarsi al confine posteriore rispetto alla strada. Allorché il fabbricato o corpo di fabbrica si distacchi dai confini, la distanza da questi, misurata dal punto piú vicino, non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza. Detta distanza potrà essere ridotta fino a 0,25 volte la sua altezza, con un minimo di ml. 3 nel caso che la fronte prospiciente il confine di proprietà abbia lunghezza inferiore a ml. 13.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora un lato del fabbricato o corpo di fabbrica abbia lunghezza inferiore a ml. 13, il distacco minimo di questo lato dal fabbricato o corpo di fabbrica fronteggiante potrà essere ridotto fino a 0,25 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora sul lotto limitrofo esistesse una costruzione in data antecedente all'approvazione del presente P.R.G. in difformità alla distanza dal confine comune prevista dalle presenti norme, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la prescritta distanza dal confine.

Art. 8 - zona residenziale intensiva C

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale intensiva C la fabbricazione dovrà essere del tipo isolato a blocco.

Aree a giardino
L'area libera circostante il fabbricato dovrà essere sistemata a giardino con alberatura di alto fusto.

Lunghezza delle fronti
La lunghezza per qualsiasi fronte del fabbricato non dovrà superare i ml. 30. Il fronte prospettante su strada non dovrà avere lunghezza inferiore a ml. 12.

Altezza dei fabbricati o corpi di fabbrica
L'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica non dovrà essere superiore a ml. 20.

Distacco da strada
Il fabbricato potrà sorgere su filo strada, ove se ne distacchi, tale distacco non potrà essere inferiore a ml. 3,00, comunque, qualunque sia la larghezza della strada, il filo del fabbricato dovrà distare almeno ml. 7 dall'asse stradale e mai meno di 0,60 volte l'altezza dell'edificio.

Distanza dai confini di proprietà
La distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza. Detta distanza potrà essere ridotta fino a 0,25 volte la sua altezza, con un minimo di ml. 3 nel caso che la fronte prospiciente il confine di proprietà abbia lunghezza inferiore a ml. 13.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la somma delle rispettive altezze. Qualora un lato del fabbricato o corpo di fabbrica abbia lunghezza inferiore a ml. 13, il distacco minimo di questo lato di fabbricato o corpo di fabbrica fronteggiante potrà essere ridotto fino a 0,25 volte la somma delle rispettive altezze. Qualora sul lotto limitrofo esistesse una costruzione in data antecedente all'approvazione del presente P.R.G., in difformità alla distanza dal confine comune prevista dalle presenti norme, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la prescritta distanza dal confine.

Piano planivolumetrico e indice di edificabilità
Al fine di conseguire una sistemazione urbanistica migliore di quella che potrebbe risultare dalla fabbricazione secondo le caratteristiche risultanti dai precedenti comma del presente articolo, nelle zone prevalentemente di nuova costruzione, in sede di piano particolareggiato o di piano di lottizzazione planivolumetrico, l'utilizzazione del suolo potrà essere disposta con edilizia anche di vario tipo che dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

a il volume di fabbricazione per ogni isolato o gruppo di isolati, riferito all'area pertinente [1], non dovrà superare i 5,00 mc/mq.; né essere inferiore ai 3,00 mc/mq.;
b i corpi di fabbrica non dovranno mai formare cortili chiusi e la loro lunghezza non dovrà superare i ml. 60;
c la distanza dagli assi stradali ed il distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica dovranno essere quelli stabiliti nei precedenti comma del presente articolo;
d dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc.

ART. 9 - ZONA RESIDENZIALE INTENSIVA D

Tipologia
Nella zona destinata al tipo intensivo D l'edilizia dovrà ispirarsi ai caratteri ed alle volumetrie dell'attuale struttura.

Corpi interni
Nelle nuove costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti, non sono ammessi, di norma, corpi di fabbrica interni rispetto a quelli perimetrali su strada; eventuali corpi di fabbrica sporgenti a pettine non potranno superare una profondità di ml. 18 dal ciglio stradale, né avere complessivamente una larghezza superiore ad un terzo della fronte interna del fabbricato su strada.

Aree a giardino
Le superfici non costruite dovranno essere sistemate a giardino con alberature di alto fusto.

Altezza dei fabbricati o corpi di fabbrica
L'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica non potrà essere superiore a 1,50 volte la larghezza della strada e comunque dovrà superare i ml. 14. Qualunque sia la larghezza della strada, sarà sempre consentita la costruzione di due piani fuori terra (compreso il piano terreno o rialzato) ed una altezza di ml. 7.
Nelle ricostruzioni il Sindaco, sentito il parere della Commissione edilizia, potrà consentire altezze difformi da quanto prescritto dalle presenti norme, non superiori però all'altezza del fabbricato preesistente e purché non venga in alcun modo superato il volume preesistente.

Distanza dai confini di proprietà
Il corpo di fabbrica su strada dovrà, di norma, sorgere sui confini laterali. I corpi a pettine interni potranno sorgere sui confini laterali. Nessun corpo di fabbrica potrà accostarsi al confine posteriore rispetto alla strada. Allorché il fabbricato o corpo di fabbrica si distacchi dai confini, la distanza da questi, misurata dal punto piú vicino, non dovrà essere inferiore a 0,50 volte la sua altezza. Detta distanza potrà essere ridotta fino a 0,25 volte la sua altezza, con un minimo di ml. 3, nel caso che la fronte prospiciente il confine di proprietà abbia lunghezza inferiore a ml. 13.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,50 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora un lato del fabbricato o corpo di fabbrica abbia lunghezza inferiore a ml. 13, il distacco minimo di questo lato dal fabbricato o corpo di fabbrica fronteggiante potrà essere ridotto fino a 0,25 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora sul lotto limitrofo esistesse una costruzione in data antecedente all'approvazione del presente P.R.G. in difformità alla distanza dal confine comune prevista dalle presenti norme, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la prescritta distanza dal confine.

ART. 10 - ZONE RESIDENZIALI DEL CENTRO STORICO-INSULARE E DELLE ISOLE: E (di ristrutturazione) ed F (di conservazione delle strutture urbanistico-edilizie).
Nelle zone residenziali del Centro storico insulare e delle Isole gli interventi edilizi dovranno avvenire nel rispetto delle specifiche indicazioni del piano particolareggiato.
È vietata l'edificazione su aree destinate a giardino o comunque tenute a verde a' sensi del piano particolareggiato, salvo che il piano particolareggiato stesso non preveda questa possibilità.
Sono vietate le sopraelevazioni degli edifici notificati ai sensi della legge 1-6-1939 n. 1089 e di tutti gli edifici di carattere ambientale identificati nel Piano Regolatore Generale.
Per gli edifici non coperti dai vincoli precedentemente elencati, le sopraelevazioni potranno essere ammesse solo se previste dal piano particolareggiato.

ART. 11 - ZONA RESIDENZIALE SEMINTENSIVA

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale semintensiva la fabbricazione dovrà essere del tipo isolato a blocco.

Aree a giardino
L'area circostante il fabbricato dovrà essere sistemata a giardino con alberatura di alto fusto.

Lunghezza delle fronti
La lunghezza per qualsiasi fronte del fabbricato non dovrà superare i ml. 30. Il fronte prospettante su strada non dovrà avere lunghezza inferiore a ml. 12.

Altezza dei fabbricati o corpi di fabbrica
L'altezza massima del fabbricato o corpo di fabbrica non dovrà essere superiore a ml. 14.

Distanza dagli assi stradali
La distanza, misurata dal punto piú vicino del fabbricato o corpo di fabbrica dagli assi stradali, non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza.

Distanza dai confini di proprietà
La distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza. Detta distanza potrà essere ridotta fino a 0,40 volte la sua altezza con un minimo di ml. 3, nel caso che la fronte prospiciente il confine di proprietà abbia lunghezza inferiore a ml. 13.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco minimo tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora un lato del fabbricato o corpo di fabbrica abbia lunghezza inferiore a ml. 13, il distacco minimo di questo lato dal fabbricato o corpo di fabbrica fronteggiante potrà essere ridotto fino a 0,40 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora sul lotto limitrofo esistesse una costruzione in data antecedente all'approvazione del presente P.R.G. in difformità alla distanza dal confine comune previsto dalle presenti norme, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la prescritta distanza dal confine.

Piano particolareggiato ed indice di edificabilità
Al fine di conseguire una sistemazione urbanistica migliore di quella che potrebbe risultare dalla fabbricazione secondo le caratteristiche risultanti dai precedenti comma del presente articolo, nelle zone prevalentemente di nuova costruzione, in sede di piano particolareggiato o di piano di lottizzazione planivolumetrico, l'utilizzazione del suolo potrà essere disposta con edilizia anche di vario tipo che dovrà rispondere ai requisiti seguenti:
a il volume di fabbricazione riferito all'area pertinente [1], non dovrà superare 3,50 mc/mq.;
b la distanza dagli assi stradali e il distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica dovranno essere quelli stabiliti nei precedenti comma del presente articolo;
c dovranno essere previste adeguate superfici per formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc.

ART. 12 - ZONA RESIDENZIALE ESTENSIVA A

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale estensiva A la fabbricazione dovrà essere del tipo isolato.

Aree a giardino
L'area libera circostante il fabbricato dovrà essere sistemata a giardino.

Lunghezza delle fronti
La lunghezza per qualsiasi fronte del fabbricato non dovrà, di norma, superare i ml. 13.

È consentita una lunghezza maggiore, comunque mai superiore ai ml. 20 per le sole costruzioni a villa.

Altezza dei fabbricati o corpi di fabbrica
L'altezza del fabbricato o corpo di fabbrica non dovrà essere superiore a ml. 11,50.

Distacco da strada
Per le costruzioni di cui nessuna fronte sia superiore a ml. 13 l'arretramento dal ciglio stradale misurato dal punto piú vicino, dovrà essere di almeno ml. 5. Per le costruzioni di cui una o piú fronti siano superiori a ml. 13, l'arretramento dal ciglio stradale, misurato dal punto piú vicino, dovrà essere di almeno ml. 8.

Distanza dai confini di proprietà
La distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la sua altezza.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 0,75 volte la somma delle rispettive altezze.
Qualora sul lotto limitrofo esistesse una costruzione in data antecedente all'approvazione del presente P.R.G. in difformità alla distanza dal confine comune previsto dalle presenti norme, il costruendo fabbricato potrà rispettare solo la prescritta distanza dal confine.

Piano planivolumetrico ed indice di edificabilità
Al fine di conseguire una sistemazione urbanistica migliore di quella che potrebbe risultare dalla fabbricazione secondo le caratteristiche risultanti dai precedenti comma del presente articolo, nelle zone prevalentemente di nuova costruzione, in sede di piano particolareggiato o di piano di lottizzazione planivolumetrico, l'utilizzazione del suolo potrà essere disposta con edilizia di diverso tipo secondo i criteri sottoindicati, fermi restando le prescritte norme sulle aree a giardino, sulla distanza dai confini ed i distacchi tra fabbricati.
È consentita a realizzazione di complessi di case a schiera di non piú di due piani purché progettati con criterio organico ed unitario e con i vincoli seguenti:
1. complessi di almeno cinque unità;
2. schiere di non piú di ml. 100 di lunghezza;
3. arretramento dal ciglio stradale misurato dal punto piú vicino, di almeno ml. 5;
4. superficie minima di ciascuna unità mq. 250;
5. destinazione alla formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc. di adeguate superfici.

È consentita, purché progettata con criterio organico ed unitario in sede di piano particolareggiato o di piano di lottizzazione planivolumetrico, la realizzazione di complessi con edilizia anche di vario tipo, purché il volume di fabbricazione riferito all'area pertinente [1] non sia superiore a 2 mc/mq. e purché siano destinate alla formazione di strade, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc. adeguate superfici.

Art. 13 - zona residenziale estensiva B

Tipologia
Nella zona destinata all'edilizia residenziale estensiva B la fabbricazione dovrà essere del tipo isolato a ville.
Sono ammesse anche costruzioni per alberghi, pensioni, ristoranti.

Aree a giardino
L'area circostante il fabbricato dovrà essere sistemata a giardino.

Indice di edificabilità
La cubatura degli edifici, riferita all'area pertinente [1], dovrà essere non superiore a 1 mc/mq.

Distacco da strada
L'arretramento dal ciglio stradale, del punto dell'edificio piú vicino al ciglio stesso, dovrà essere di almeno ml. 6.

Distanza dai confini di proprietà
La distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà, misurata dal punto piú vicino, non dovrà essere inferiore a 1,20 volte la sua altezza.

Distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica
Il distacco tra fabbricati o corpi di fabbrica non dovrà essere inferiore a 1,20 volte la somma delle rispettive altezze.

Piano planivolumetrico
Al fine di conseguire una sistemazione urbanistica migliore di quella che potrebbe risultare dalla fabbricazione secondo le caratteristiche risultanti dai precedenti comma del presente articolo, in sede di piano particolareggiato o di lottizzazione planivolumetrico, l'utilizzazione del suolo potrà essere disposta con edilizia anche di vario tipo che dovrà avere i seguenti requisiti:
a il volume di fabbricazione riferito all'area pertinente [1] del piano particolareggiato o di lottizzazione planivolumetrico, non dovrà superare 1 mc/mq.;
b la distanza dai confini di proprietà ed il distacco tra fabbricati dovranno essere quelli stabiliti nei precedenti comma del presente articolo;
c dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc.

Art. 14 - zona per camping

La zona destinata al camping dovrà essere sistemata a verde, in gran parte alberato.
In detta zona, oltre alla installazione di tende ed altri simili impianti smontabili, sono ammesse anche costruzioni fisse, purché connesse alla specifica destinazione di questa zona, come *bungalow*, ristoranti, luoghi di ritrovo, edifici per le attrezzature tecniche ed igieniche, uffici, abitazioni del personale di custodia.
La cubatura delle costruzioni fisse, riferita all'area pertinente [1], non dovrà comunque essere superiore a 2.000 mc/ha.

Art. 15 - zona industriale

Tipologia
La zona industriale dovrà essere esclusivamente destinata ad edifici a carattere industriale con esclusione di quelli che, a giudizio dell'Amministrazione Comunale, dovessero, per qualsiasi ragione, recare molestia od essere comunque pregiudizievoli alle zone residenziali vicine.
Nella zona industriale saranno consentite, oltre alle costruzioni inerenti al processo produttivo (officine, laboratori per studi e ricerche, uffici, ecc.) anche costruzioni destinate ad attività connesse con l'industria, quali: uffici direttivi e simili, mense, bar, alloggio del personale di custodia e guardia (con esclusione di qualsiasi altro edificio di abitazione), edifici per servizi di trasporto e similari.
Nella zona industriale troveranno posto prevalentemente quegli impianti che diffondono nell'aria fumo, polvere o esalazioni dannose alla vita umana, che scaricano nell'acqua sostanze velenose, che producono vibrazioni e rumori.

Distanza dagli assi stradali
Tutte le costruzioni dovranno rispettare la distanza minima di ml. 10 dagli assi stradali ove nel P.R.G. o nei piani particolareggiati non siano indicate distanze maggiori.
Le costruzioni non dovranno sorgere sul confine di proprietà.

Edifici non prettamente industriali
Gli edifici adibiti ad uffici, mense, bar, alloggi del personale di custodia e di guardia dovranno rispettare le norme proprie della zona residenziale semintensiva.

Norme speciali
Dovranno essere inoltre rispettate tutte le norme speciali proprie del regolamento d'igiene e dei provvedimenti legislativi e regolamentari sull'igiene del lavoro.

Art. 16 - zona per attrezzature economiche varie

Tipologia
Nella zona prevista per attrezzature economiche varie troveranno posto edifici atti ad ospitare attività tipiche inerenti a detta zona quali: impianti industriali che non siano nocivi o molesti, attrezzature a carattere artigianale, impianti per servizi di trasporto e similari, magazzini e depositi.
Saranno esclusi da detta zona quegli insediamenti che, a giudizio dell'Ufficiale Sanitario, siano da considerarsi molesti o comunque pregiudizievoli all'igiene.
Nella zona per attrezzature economiche varie saranno consentite

inoltre anche costruzioni destinate ad attività connesse con tali attrezzature quali: uffici direttivi e simili, mense, bar, alloggi del personale di custodia e guardia (con esclusione di qualsiasi altro edificio di abitazione), nidi per l'infanzia e campi ricreativi.
Per quanto riguarda la distanza dagli assi stradali e dai confini di proprietà, gli edifici non prettamente industriali e le norme speciali, vale quanto stabilito per la zona industriale.

ART. 17 - ZONA A VERDE PUBBLICO

Giardini pubblici
a *Per giardini ad uso pubblico o per rispetto e valorizzazione di monumenti.*
Tali zone devono essere sistemate a parco o giardino ed in esse è vietata qualsiasi costruzione.

Giardini per il gioco dei bambini
b *Per il gioco dei bambini.*
In tali zone, sistemate a giardini, sono consentite solo le attrezzature per il gioco dei bambini e le costruzioni ad esse attinenti.

Attrezzature sportive
c *Per attrezzature sportive.*
In tali zone è consentita la costruzione di soli impianti sportivi e di edifici ad essi attinenti (uffici, alloggio per il custode e simili).

ART. 18 - ZONE A VERDE PRIVATO

Giardini privati
a *Per giardini*
Le aree vincolate a verde privato comportano l'obbligo di sistemazione e manutenzione dei giardini, dei parchi, degli spazi liberi, ecc. In tali aree non è ammessa alcuna costruzione.
b *Per protezione marginale a strada*
Le zone, disposte dal P.R.G. a protezione marginale delle grandi strade di traffico, comportano l'obbligo dell'arretramento delle nuove costruzioni ed il divieto di creare accessi carrai dalle strade attraverso dette zone vincolate. Solo le zone rurali potranno avervi accesso, ferme restando le limitazioni delle norme regolamentari sancite dall'A.N.A.S.
Gli accessi alle lottizzazioni attraverso dette fasce dovranno essere quelli indicati dal P.R.G. o dai piani particolareggiati. È fatto assoluto divieto di adibire le zone a verde privato a protezione marginale a strada, a depositi o ad altri simili usi.
c *Per il rispetto dei cimiteri*
In tali zone non è consentita alcuna costruzione; è fatto inoltre assoluto divieto di adibire dette aree a depositi o ad altri simili usi.

ART. 19 - ZONA RURALE

Nella zona rurale è consentita, di norma, la sola costruzione di edifici necessari e pertinenti alla conduzione di fondi rustici e cioè: case rurali, stalle, fienili, silos, deposito attrezzi, granai, serre, ecc.
Nella zona rurale è inoltre ammessa la costruzione di ville.
Per tali ville è consentito un indice di edificabilità non maggiore di 0,50 mc/mq.
La superficie del lotto non dovrà essere inferiore a mq. 5.000.
Per quanto riguarda il distacco del fabbricato dal ciglio stradale, vale quanto stabilito nel successivo art. 20.
La distanza del fabbricato o corpo di fabbrica dai confini di proprietà, misurata dal punto piú vicino non dovrà essere inferiore a 1,20 volte la sua altezza.
L'area scoperta dovrà essere sistemata a parco o a giardino.
Il progetto per l'approvazione dovrà contemplare anche la sistemazione del giardino o parco. All'atto del rilascio della licenza di costruzione verrà costituito e trascritto regolare vincolo di non costruzione sull'area di pertinenza del volume dell'edificio da costruirsi, fermo restando il lotto minimo suindicato.
Le zone rurali si dividono in:
a zone rurali a coltura intensiva
b zone rurali a coltura estensiva

ART. 20 - ZONE RURALI A COLTURA INTENSIVA

Le zone rurali a coltura intensiva saranno in prevalenza destinate all'ortofrutticoltura, alla floricoltura, all'allevamento razionale degli animali da cortile.

Cubatura degli edifici
Il volume complessivo delle costruzioni non dovrà superare i 2.500 mc/ha. Il lotto minimo su cui si potrà costruire non dovrà essere inferiore a mq. 5.000.
Sarà consentita la costruzione di non piú di un fabbricato ad uso abitazione rurale per ogni unità poderale non minore di mq. 5.000.
All'atto del rilascio della licenza di costruzione verrà costituito e trascritto regolare vincolo di non costruzione sull'area di pertinenza del volume dell'edificio da costruirsi, fermi restando i lotti minimi suindicati.

Altezza dei fabbricati
L'altezza dei fabbricati non dovrà essere superiore a ml. 15.
Distanza dai confini di proprietà
La distanza dai confini di proprietà non dovrà essere inferiore a ml. 20.

Distacco da strada
I fabbricati dovranno sorgere ad una distanza di almeno ml. 20 dal ciglio stradale nel caso di strade comunali, non meno di ml. 30 nel caso di strade provinciali e nazionali salvo che nel P.R.G. non siano indicate distanze maggiori.

ART. 21 - ZONE RURALI A COLTURA ESTENSIVA

Cubatura degli edifici
Il volume complessivo delle costruzioni non dovrà superare i 2.000 mc/ha.
Il lotto minimo su cui si potrà costruire non dovrà essere inferiore a mq. 10.000.
Sarà consentita la costruzione di non piú di un fabbricato ad uso abitazione rurale per ogni unità poderale non minore di mq. 10.000.
La cubatura di detto fabbricato ad uso abitazione rurale non dovrà superare i 1.000 mc/ha.
All'atto del rilascio della licenza di costruzione verrà costituito e trascritto regolare vincolo di non costruzione sull'area di pertinenza del volume dell'edificio da costruirsi, fermi restando i lotti minimi suindicati. Per quanto concerne le altezze dei fabbricati, le distanze dai confini di proprietà ed il distacco dalle strade vale quanto fissato per le zone rurali a coltura intensiva.

ART. 22 - AREE DESTINATE AD ISTITUZIONI ED EDIFICI DI INTERESSE PUBBLICO

Giardini di infanzia, scuole, ecc.
a *Per giardini d'infanzia, asili, scuole, centri culturali.*
In dette aree dovranno avere sede esclusivamente i fabbricati e le attrezzature inerenti alla loro specifica destinazione. Per i fabbricati scolastici, oltre ad ottemperare alle prescrizioni delle vigenti leggi sull'edilizia scolastica, si dovrà rispettare il rapporto minimo tra superfici coperte e scoperte di un terzo.
Le aree libere, non utilizzate da campi ricreativi o sportivi, dovranno essere destinate a giardini o parchi.

Edifici pubblici
b *Per edifici per uffici pubblici e sedi per l'esercizio dei diritti democratici.*
In dette aree sono ammessi solo fabbricati per uffici di interesse pubblico, siano essi per enti locali o statali.
Gli edifici dovranno rispettare le caratteristiche proprie della zona residenziale circostante.

Chiese
c *Per Chiese, edifici per istituzioni annesse.*
Su dette aree potranno avere sede, oltre alla Chiesa ed all'abitazione del parroco e coadiuvatori, campi da gioco, patronati, centri ricreativi, asili e qualsiasi altro edificio pertinente all'attività parrocchiale. Gli edifici tranne la Chiesa, dovranno rispettare le norme edilizie proprie della zona residenziale circostante; dovrà tuttavia comunque essere rispettato un rapporto minimo tra superficie coperta e scoperta di 1 a 2.
Le aree libere, non utilizzate da campi sportivi e ricreativi, dovranno essere destinate a giardini o parchi.

ART. 23 - AREE DESTINATE AD IMPIANTI SPECIALI

Sulle aree destinate ad impianti speciali, cioè porti, aeroporti, mer-

cati, colonie, ospedali, cimiteri, carceri, impianti militari, sono ammesse le sole attrezzature e le costruzioni inerenti alle specifiche destinazioni come previsto dal P.R.G. e dai piani particolareggiati. Nella esecuzione di tali impianti e fabbricati dovrà essere tenuto conto delle speciali disposizioni di legge e dei regolamenti vigenti.

Titolo II

NORME URBANISTICHE PER LA FORMAZIONE DEI PIANI DI LOTTIZZAZIONE

ART. 24

Premessa
Per tutte le aree di nuova urbanizzazione dovrà essere previsto il relativo piano di lottizzazione nel quale dovranno risultare chiaramente definiti oltre che le caratteristiche edilizie, gli allineamenti dei fabbricati e gli arretramenti dai cigli delle strade e piazze, la rete stradale con i suoi inserimenti sulla rete principale e sulle strade esistenti; pertanto anche le aree confinanti con strade esistenti dovranno essere incluse nella progettazione del piano di lottizzazione.

ART. 25

Criteri generali di progettazione
Le progettazioni inerenti i piani di lottizzazione dovranno ispirarsi ai criteri previsti dal P.R.G. o dai piani particolareggiati ed adeguarsi ai seguenti principi basilari:
a rispettare le prescrizioni di zona stabilite dal P.R.G. e dal piano particolareggiato;
b prevedere una rete viaria razionalmente inseribile nella maglia stradale principale del P.R.G.;
c prevedere una composizione edilizia razionalmente concepita ed inquadrata nell'ambiente.

ART. 26

Zonizzazione
Nella progettazione dei piani di lottizzazione dovrà essere seguita la zonizzazione prevista dal P.R.G. e dal Piano Particolareggiato sia come indice di edificabilità, sia come rispetto delle caratteristiche edilizie di zona, sia come ubicazione ed estensione delle singole zone.

Trasposizione di zona
L'Amministrazione Comunale, sentita la Commissione edilizia, potrà tuttavia consentire, nell'ambito della lottizzazione, ferma restando la entità della superficie delle singole zone previste dal P.R.G. o dal piano particolareggiato, spostamenti delle medesime, allo scopo di ottenere una piú organica e razionale composizione di quartiere.

ART. 27

Aree di uso pubblico
Nella progettazione dei piani di lottizzazione dovranno essere previste adeguate superfici per la formazione di strade, piazze, parcheggi pubblici, verde pubblico, ecc. nella misura qui sotto indicata per ciascuna zona:
a zona del Centro direzionale di Venezia - Terraferma: 50% dell'area pertinente;
b zona residenziale intensiva A: 40% dell'area pertinente;
c zona residenziale intensiva C: 35% dell'area pertinente;
d zona residenziale semintensiva: 30% dell'area pertinente;
e zona residenziale estensiva A: 30% dell'area pertinente;
f zona residenziale estensiva B: 25% dell'area pertinente.

ART. 28

Rete stradale
Nella progettazione dei piani di lottizzazione dovrà essere rispettata integralmente la rete principale di traffico prevista dal P.R.G. comprese le eventuali fasce di rispetto.
Anche la rete secondaria dovrà corrispondere a quella del P.R.G. o del piano particolareggiato.

Modifica della rete secondaria
L'Amministrazione Comunale potrà tuttavia, sentita la Commissione edilizia, consentire nell'ambito della lottizzazione, compatibilmente con le previsioni di lottizzazione delle aree limitrofe, per la rete secondaria, una diversa disposizione allo scopo di ottenere una piú organica e razionale composizione del quartiere.

ART. 29

Larghezza delle strade
Le strade di lottizzazione non dovranno avere larghezza inferiore ai ml. 12.
Tuttavia tale larghezza potrà essere ridotta a ml. 8 per strade fiancheggiate da edifici, per i quali, in base alle norme previste dal P.R.G., sia prescritto l'arretramento da strada.

Strade cieche
L'Amministrazione Comunale potrà consentire, per le strade private a fondo cieco a servizio di non piú di sei fabbricati, limitatamente alla edificazione secondo le caratteristiche proprie della zona estensiva A e B, largezza inferiore a quanto disposto dai precedenti comma, non mai però inferiore ai ml. 6.
Al termine di dette strade cieche dovrà essere prevista una piazzola, per un agevole giro delle vetture, la cui larghezza minima non sia inferiore ai ml. 15.

Accessi privati
Qualora una strada dovesse servire non piú di due lotti, l'Amministrazione Comunale potrà considerarla accesso privato e pertanto senza limitazioni di larghezza. In tal caso il suo termine verso lo spazio pubblico dovrà essere chiuso con cancello e sarà considerato, a tutti gli effetti, area privata.

ART. 30

Passaggi pedonali
Potranno essere consentiti passaggi pedonali della larghezza non inferiore a ml. 2,50 purché siano convenientemente sistemati e preclusi, con opportuni ostacoli, al transito di qualsiasi tipo di veicolo.

ART. 31

Servitú di uso pubblico su strada
Tutte le strade, con esclusione dei soli accessi privati, si considerano assoggettate a servitú perpetua di uso pubblico anche per quanto riguarda il soprasuolo ed il sottosuolo. La manutenzione sarà a carico del Comune solo dopo il trasferimento in proprietà del medesimo.

ART. 32

Allineamenti stradali
Gli allineamenti dei fabbricati verso strada dovranno rispettare gli arretramenti minimi prescritti dagli articoli del titolo precedente per le singole zone.

[1] Per area pertinente un Piano Particolareggiato (o di lottizzazione) devesi intendere tutta l'area entro il perimetro della zona interessata dal piano stesso, compresi tutti gli spazi pubblici interni e quelli esterni perimetrali (qualora ce ne fossero), fino al loro asse, e comunque per una profondità massima di ml. 15.
Per spazi pubblici si devono considerare anche le eventuali superfici acquee.

Urbanistica

CEDOLA DI COMMISSIONE LIBRARIA

Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 260 presso l'Uff. P. T. di Torino Arr. Distr. (Autorizz. Direzione Provinciale P.T. Torino n. 61187/1048 dell'8 novembre 1983)

Rivista **URBANISTICA**

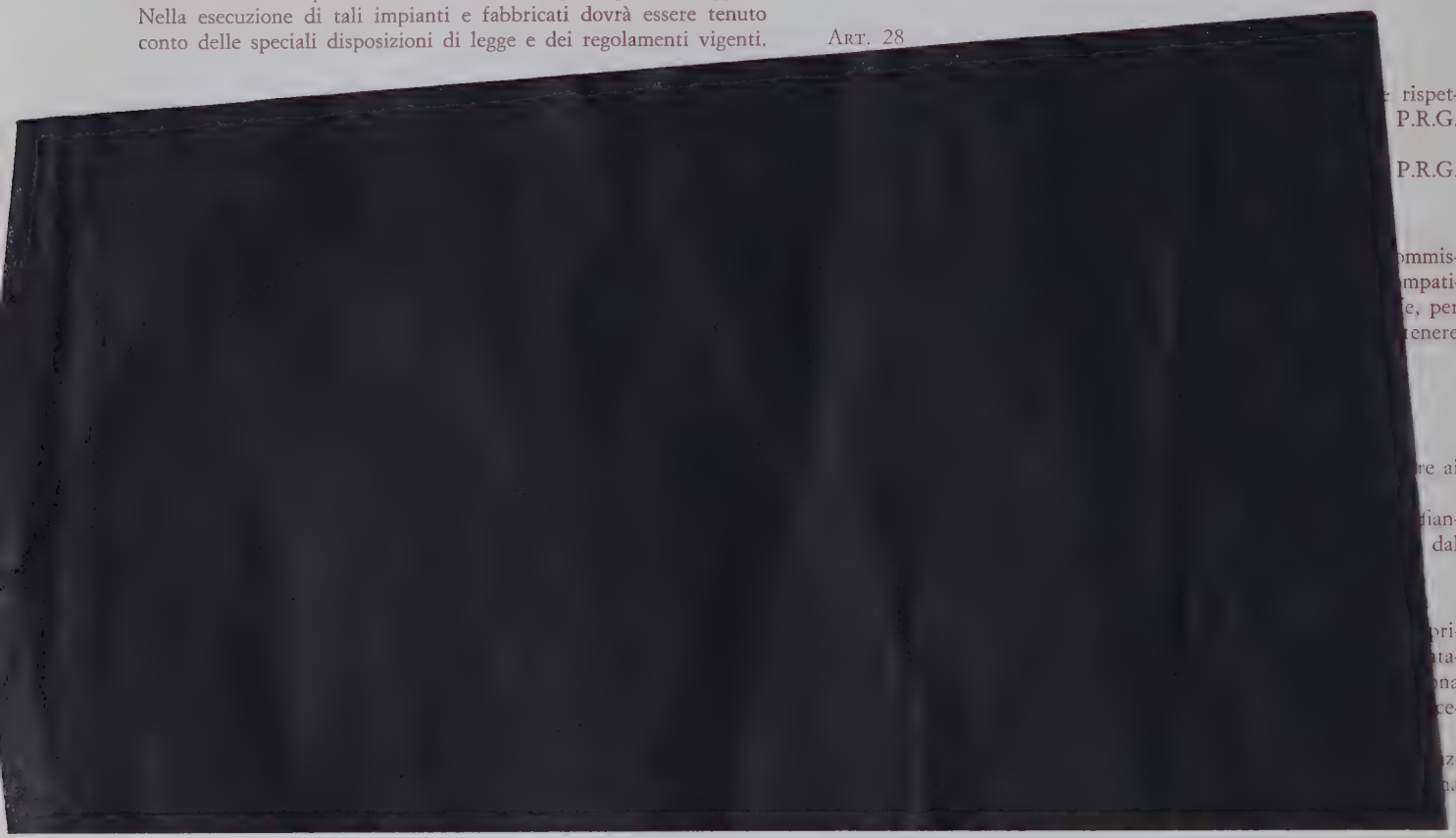
Corso Vittorio Emanuele II, 75 F

10128 - TORINO

cati, colonie, ospedali, cimiteri, carceri, impianti militari, sono ammesse le sole attrezzature e le costruzioni inerenti alle specifiche destinazioni come previsto dal P.R.G. e dai piani particolareggiati. Nella esecuzione di tali impianti e fabbricati dovrà essere tenuto conto delle speciali disposizioni di legge e dei regolamenti vigenti.

d zona residenziale semintensiva: 30% dell'area pertinente;
e zona residenziale estensiva A: 30% dell'area pertinente;
f zona residenziale estensiva B: 25% dell'area pertinente.

ART. 28



Sono attualmente in corso di ristampa i fascicoli esauriti. I numeri 1 e 2 usciranno prossimamente.
Trattandosi di riproduzione in fotolito, è stato possibile contenere il prezzo in Lit. 3.500 caduno.

Fascicoli esauriti in ristampa:

Desidero prenotare e ricevere i seguenti fascicoli:

n. .....

☐ **contrassegno**

☐ **con fattura**

Fascicoli arretrati disponibili:

Desidero ricevere i seguenti fascicoli arretrati:

n. .....

☐ **contrassegno**

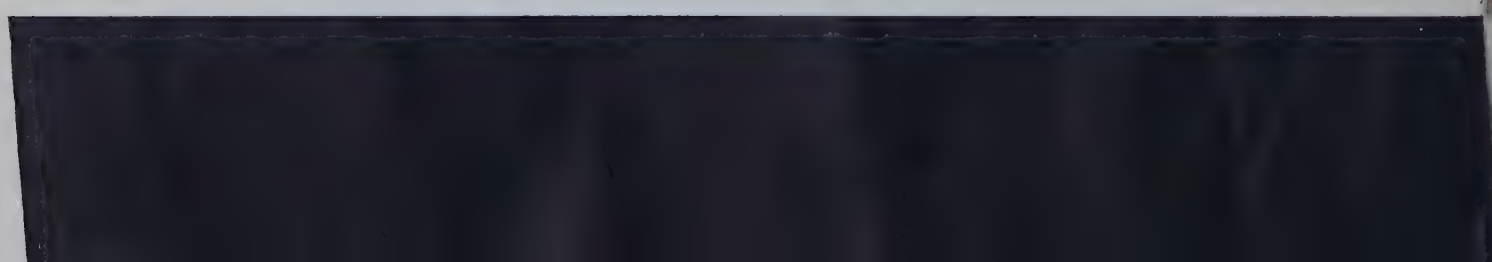
☐ **con fattura**

Nome .....

Via .....

Città .....

N. B.: Si prega coloro che hanno inviato la prenotazione in precedenza di non spedire la presente cartolina. Grazie.



Urbanistica

Fascicoli arretrati disponibili

Prezzi per l'Italia

Fascicolo n. 13	Lire 10.000	
Fascicoli n. 15/16 - 31 - 48	Lire 6.000	cad.
Fascicolo n. 18/19 e tavole allegate del P.R. di Milano	Lire 8.500	
Fascicoli n. 17-20-21-22-23-24/25-26-30-32-33-34-35-38-39 -40-41-44-45-49	Lire 5.000	cad.
Fascicolo n. 28/29 - II edizione (P.R. di Roma - 2ª parte)	Lire 7.000	
Fascicolo n. 36/37	Lire 7.000	
Fascicoli n. 42/43 - 46/47 - 50/51	Lire 8.000	cad.

Prezzi per l'estero

I fascicoli destinati all'estero vengono forniti con riassunti in lingua francese ed inglese, se disponibili.

Fascicolo n. 13	Lire 11.000	
Fascicoli n. 15/16 - 31 - 48	Lire 6.500	cad.
Fascicolo n. 18/19 e tavole allegate del P.R. di Milano	Lire 9.000	
Fascicoli n. 17-20-21-22-23-24/25-26-30-32-33-34-35-38-39 -40-41-44-45-49	Lire 5.500	cad.
Fascicolo n. 28/29 - II edizione (P.R. di Roma - 2ª parte)	Lire 7.500	
Fascicolo n. 36/37	Lire 7.500	
Fascicoli n. 42/43 - 46/47 - 50/51	Lire 8.500	cad.

Ai prezzi suindicati devono essere aggiunte L. 500 il fascicolo per spese postali e d'imballo

Fascicoli speciali

Roma	*Città e piani* (volume rilegato in tela)	Lire 12.000
	Edizione con riassunti in lingua francese ed inglese	Lire 13.000
Assisi	Piano generale e piani particolareggiati di primo intervento	Lire 4.000
	Edizione con riassunti in lingua francese ed inglese	Lire 5.000
Perugia		Lire 1.000

Condizioni di abbonamento

Abbonamenti per 4 numeri, a partire dal n. 52:

Italia	Lire 14.000
Estero	Lire 15.000

All'abbonamento per l'Estero devono essere aggiunte L. 2000 per spese postali e d'imballo

Facilitazioni speciali per studenti universitari (solo per l'Italia e da effettuarsi esclusivamente presso la Rivista o presso incaricati autorizzati) . . . . . Lire 12.000

Per acquisti o sottoscrizioni di abbonamenti rivolgersi a:
Rivista Urbanistica, corso Vittorio Emanuele 75 F - 10128 Torino - tel. 544.961 - c.c.p. 2/37471

CRITICA D'ARTE

diretta da CARLO L. RAGGHIANTI

fondata nel 1935 otto fascicoli annui di pp. 74-80
formato cm. 27 x 21 illustrata in nero e a colori

estetica metodologica pittura scultura grafica
arti decorative e industriali arti della visione
architettura antica e moderna urbanistica

in sei fascicoli: **spettacolo** rassegna di teatro cinema televisione

in sei fascicoli: **seleARTE** servizio internazionale di biblioteca mostre musei gallerie arte contemporanea notizie letture collezionismo

la piú grande rivista internazionale

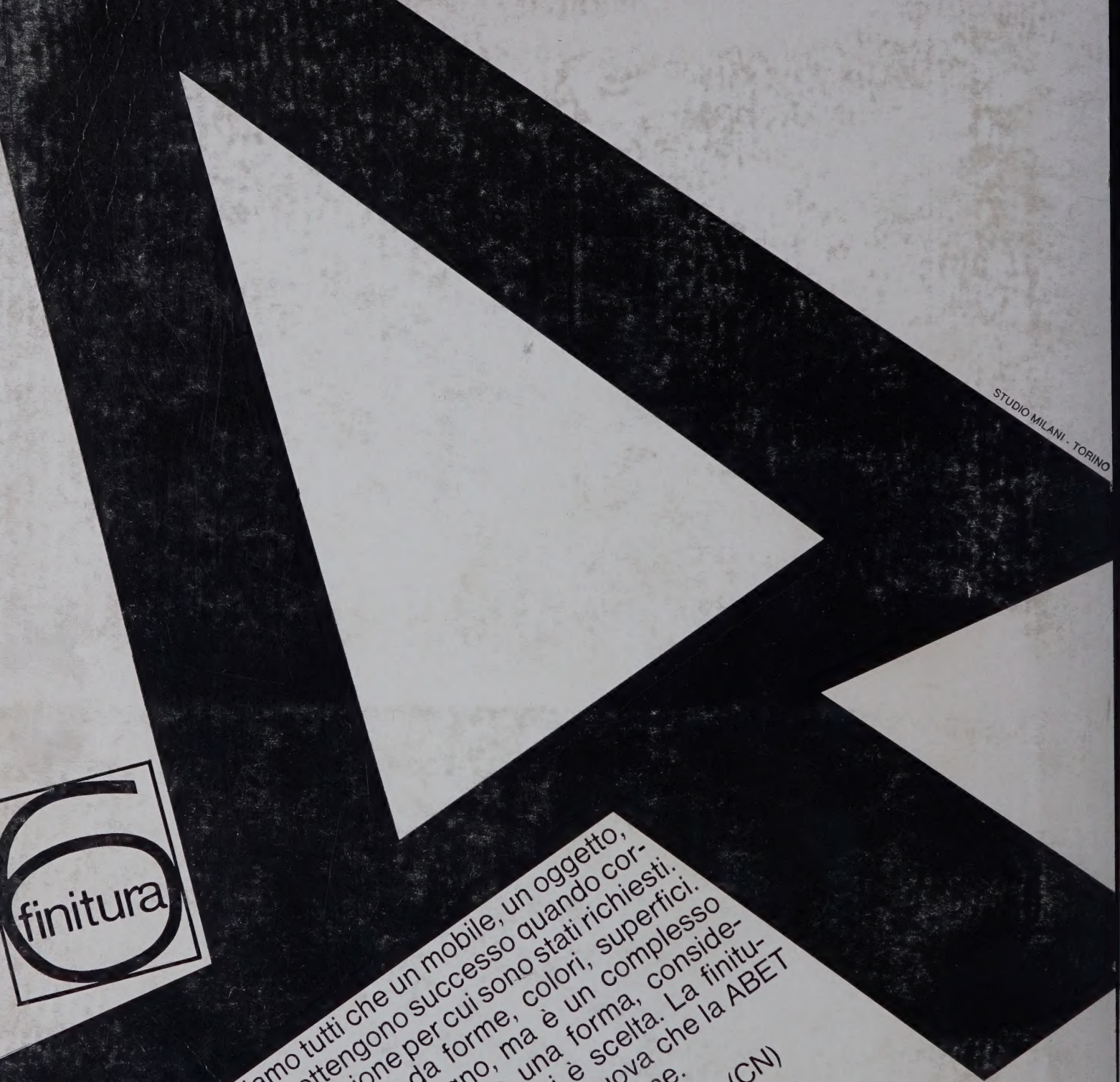
diffusa in tutto il mondo

direzione
Firenze, piazza Vittorio Veneto, 4 - tel. 29.46.19
amministrazione
Vallecchi Editore, Firenze, Viale dei Mille, 90 - tel. 58.71.41
abbonamento annuo: **Italia L. 7.200** **Estero L. 9.600**
fascicoli separati: **Italia L. 1.000** **Estero L. 1.250**

URBANISTICA n. 52 - Gennaio 1968

Direttore Responsabile: GIOVANNI ASTENGO

Autorizzazione del Tribunale di Torino N. 468 del 5 luglio 1949 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV - Con i tipi dell'Impronta, Stabilimento Grafico, Via E Lugaro 2, 10126 Torino - Stampa litografica: Società Torinese S.T.I.G. Industria Grafica, Via Mongrando 4, 10153 Torino - Stampa pubblicità: Stabilimento Grafico Impronta, Via E. Lugaro 2. *La Direzione non si impegna a restituire il materiale, anche se non pubblicato. È consentita la riproduzione del materiale pubblicato nella rivista solo se ne è citata la fonte.*



STUDIO MILANI - TORINO

finitura

Adesso sappiamo tutti che un mobile, un oggetto, un arredamento ottengono successo quando corrispondono alla funzione per cui sono stati richiesti. Oggi lo stile discende da forme, colori, superfici. Il design non è solo disegno, ma è un complesso fatto creativo che determina una forma, considerando tutte le condizioni per cui è scelta. La finitura scelta è la superficie più attuale e nuova che la ABET offre al miglior design per la produzione.

Prodotti Abet - Viale dell'Industria 19 - Bra (CN)

print laminati plastici